

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE DESPORTOS
EVERTON SCHILLING

**ESTILO DE VIDA DE MOTORISTAS E COBRADORES DO TRANSPORTE
COLETIVO DA CIDADE DE FLORIANÓPOLIS**

Florianópolis
2016.

EVERTON SCHILLING

**ESTILO DE VIDA DE MOTORISTAS E COBRADORES DO TRANSPORTE
COLETIVO DA CIDADE DE FLORIANÓPOLIS**

Monografia submetida ao Centro de Desportos da
Universidade Federal de Santa Catarina como
requisito final para a obtenção do título de Graduado
em Educação Física – Bacharelado.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Cíntia de la Rocha Freitas

Coorientadora: Prof.^a Bel.^a Morgana Lunardi

Florianópolis

2016

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Schilling, Everton

Estilo de vida de motoristas e cobradores do transporte coletivo da cidade de Florianópolis / Everton Schilling ; orientadora, Cintia de la Rocha de Freitas ; coorientadora, Morgana Lunardi. - Florianópolis, SC, 2016. 60 p.

Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) - Universidade Federal de Santa Catarina, Centro de Desportos. Graduação em Educação Física.

Inclui referências

1. Educação Física. 2. Estilo de vida. 3. Transporte coletivo. 4. Motoristas. 5. Cobradores. I. Freitas, Cintia de la Rocha de. II. Lunardi, Morgana . III. Universidade Federal de Santa Catarina. Graduação em Educação Física. IV. Título.

Everton Schilling

**ESTILO DE VIDA DE MOTORISTAS E COBRADORES DO TRANSPORTE
COLETIVO DA CIDADE DE FLORIANÓPOLIS**

Esta monografia foi avaliada e aprovada para obtenção do título de Graduado em Educação Física – Bacharelado.

Florianópolis, 2016

Banca Examinadora



Prof.^a Dr.^a Cintia de la Rocha Freitas
Orientadora
CDS/UFSC

Prof.^a Bel.^a Prof. Morgana Lunardi
Coorientadora
CDS/UFSC

Prof.^a Bel.^a Manoela Vieira Sousa
Examinador
CDS/UFSC

Prof. Bel. Everton Luan Oliveira do Nascimento – UFSC
Examinador
CDS/UFSC

Prof. Bel. Jonathan Barth - UFSC
Suplente
CDS/UFSC

Dedico este trabalho a minha esposa Hellen Simão que sempre me apoiou e incentivou, aos meus irmãos Charis e Alexsander e em especial aos meus pais, Maria Cleoni e Albino (falecido) que serviram como alicerce em minha vida.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, por me proporcionar saúde e abençoar com o prazer da vida, pois passei por alguns obstáculos e sei que seremos merecedores de tudo aquilo que cultivarmos e que nossa jornada continua sempre.

Dedico este trabalho a minha esposa Hellen Simão que sempre me apoiou nos momentos mais difíceis e que quando pensei por inúmeras vezes desistir sempre me incentivou e acreditou em mim fortalecendo ainda mais a nossa união, o nosso amor e a nossa fé de buscarmos novos horizontes, primeiramente com a vontade de Deus, e com nosso esforço e dedicação seguiremos nessa longa caminhada.

Como símbolo de reconhecimento e gratidão, por tudo que me proporcionaram em minha vida dedico também aos meus pais, Maria Cleoni e Albino (falecido) que serviram como um conjunto de pilares apoiando, orientando, incentivando e acreditando. Sem dúvida importantíssimos em minha vida estruturando a minha índole, e servindo de referência como pessoas batalhadoras, companheiras e que apesar das dificuldades nunca deixaram de educar seus filhos com amor e carinho.

Agradeço a todos os meus familiares que nos apoiaram nos momentos mais difíceis da nossa vida, todos em algum momento foram marcantes e especiais. Tia Janda e Beto por nos acolher e proteger após a tragédia do incêndio em nossa casa.

Jamais poderia esquecer de nossos “pais adotivos”, Caio e Luciana que sempre estavam de portas abertas para nos auxiliar, e orientar fazendo o papel de pais.

A meu tio Avelino (irmão do meu pai) que também considero um pai, uma pessoa generosa, de boa índole, trabalhador, caprichoso, e que me adotou além de sobrinho.

Agradeço ao meu grande amigo sem dúvida, Elvis, que ajudou na reconstrução de nossas vidas cedendo seu tempo de lazer com a família e descanso, para reconstruir aquilo que “o fogo” levou dando todo o suporte, mão de obra e o essencial fortalecendo ainda mais o nosso vínculo de amizade.

Aos casais de amigos, Luciano e Graziela, Aný Carvalho e Edcleusa (Kekê) que nos deram suporte para a realização de um grande sonho que foi a aquisição de nosso terreno.

Agradeço também a compreensão, suporte e flexibilidade de horários que tive em todo o meu período de trabalho (quase 10 anos de empresa) por parte dos fiscais Alexandre (empresa Estrela) e Nazareno (fiscal Insular), um grande amigo, o qual esteve presente muitas vezes em momentos importantes da minha vida.

Ao meu amigo Luiz Ricardo Hermenegildo que representa o TIBUM F.C (todos os

jogadores), aos meus amigos Jean, Bruno, Felipe, Beto e Tiago Vieira que compõem a diretoria do VERDE VALE E.C (e jogadores), meus dois times de coração, que realizaram ações entre amigos com o intuito de arrecadar fundos para a reconstrução de nossas vidas, minha e da minha esposa Hellen, jamais esqueceremos de vocês.

E por fim, jamais poderia deixar de lembrar das pessoas que me forneceram suporte, auxílio e jamais desistiram de mim. A professora Cintia que me adotou, recebendo de braços abertos e acreditando que tudo era possível; a minha co-orientadora Morgana que sem devida desempenhou um papel importantíssimo me impondo tarefas, atuando na resolução de dúvidas e a minha querida professora Rosane que foi fundamental para o andamento deste trabalho que passou por tantos imprevistos.

Agradeço imensamente de coração a todos os meus professores da graduação que em algum momento compartilharam seus conhecimentos e acredito que isso é muito importante pois nunca é tarde para apreender e o conhecimento jamais é esquecido sempre utilizaremos em algum momento e devemos dar mérito aqueles que fazem o essencial que é trazer o conhecimento, apresenta-lo e assim disseminamos ao longo de nossas carreiras.

“O êxito da vida não se mede pelo caminho que você conquistou,
mas sim pelas dificuldades que você superou no caminho.”
Abraham Lincoln

“Menor que meus sonhos não posso ser....”
Lindolf Bel

RESUMO

Motoristas e cobradores desempenham um papel importantíssimo no deslocamento de milhares de pessoas todos os dias na cidade de Florianópolis e região. A partir disso, o presente estudo objetivou analisar o estilo de vida dessa classe de trabalhadores do transporte coletivo. Participaram do estudo 163 indivíduos, sendo 88 motoristas todos do sexo masculino, com idade média de 40,36 anos ($\pm 8,55$), tempo médio na função de 11,47 anos ($\pm 8,53$) e tempo médio na empresa de 12,8 anos ($\pm 6,64$) e 75 cobradores de ambos os sexos, com média de idade de 31,30 anos ($\pm 8,68$), tempo médio na função de 6,14 anos ($\pm 5,46$) e tempo médio na empresa de 6,35 anos ($\pm 5,56$). Utilizou-se como instrumento de pesquisa uma ficha diagnóstica para caracterização dos funcionários e o questionário do perfil de estilo de vida que aborda cinco domínios sendo: nutrição, atividade física, comportamento preventivo, controle de estresse e relacionamento social. Para análise estatística utilizou-se teste *Chi-Quadrado* e *Anova One Way* considerando $p < 0,05$. Com relação aos componentes analisados não houve diferença significativa entre motoristas e cobradores para nutrição ($p=0,682$), atividade física ($p=0,503$), comportamento preventivo ($p=0,092$), relacionamento social ($p=0,448$) e controle do estresse ($p=0,931$). Considerando uma escala de 0 a 9 para verificar o estilo de vida, evidenciou-se que motoristas e cobradores possuem um comportamento negativo para nutrição (3,53 e 3,67) e atividade física (3,32 e 3,61) e um comportamento considerado regular para comportamento preventivo (4,77 e 4,21), relacionamento social (5,76 e 5,48) e controle do estresse (5,29 e 5,24). Conclui-se que o estilo de vida de motoristas e cobradores é semelhante e pode ser classificado como estilo regular, porém muito próximo ao negativo. Sendo assim, é necessário adotar medidas com intuito de orientar, conscientizar e propor mudanças no estilo de vida destes profissionais objetivando uma vida mais saudável.

Palavras chave: Estilo de vida. Transporte coletivo. Motoristas. Cobradores.

ABSTRACT

Bus drivers and bus tax collectors play an important role in the displacement of thousands of people every day in the city of Florianopolis and region. From this, the present study aimed to analyze the lifestyle of this class of collective transportation workers. A total of 163 individuals participated in the study, of which 88 were male bus drivers, with a mean age of 40,36 years ($\pm 8,55$), mean time in the function of 11,47 years ($\pm 8,53$) and average time in the company of ($\pm 6,64$) and 75 bus tax collectors of both sexes, with mean age of 31,30 years ($\pm 8,68$), mean time in function of 6.14 years ($\pm 5,46$) and mean time in the company of 6,35 years ($\pm 5,56$). A diagnostic form for the characterization of the employees and the lifestyle profile questionnaire were used as a research tool that addresses five domains: nutrition, physical activity, preventive behavior, stress management and social relationships. Statistical analysis was used Chi-Square test and Anova One Way test considering $p < 0.05$. Regarding the components analyzed, there was no significant difference between bus drivers and bus tax collectors for nutrition ($p = 0,682$), physical activity ($p = 0,503$), preventive behavior ($p = 0,092$), social relation ($p = 0,448$) and stress control ($p = 0,931$). Considering the scale of 0 to 9 to verify the lifestyle, it was evidenced that bus drivers and bus tax collectors have a negative behavior for nutrition (3,53 and 3,67) and physical activity (3,32 and 3,61) and one (4,77 and 4,21), social relationship (5,76 and 5,48) and stress control (5,29 and 5,24). It is concluded that the lifestyle of bus drivers and bus tax collectors is similar and can be classified as regular style, but very close to negative. Therefore, it is necessary to adopt measures in order to guide, raise awareness and propose changes in the lifestyle of these professionals aiming a healthier life.

Key words: Lifestyle. Collective transportation. Bus drivers. Bus tax collectors.

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO.....	11
1.1	JUSTIFICATIVA.....	12
1.2	OBJETIVOS.....	13
1.2.1	Objetivo Geral.....	13
1.2.1	Objetivos Específicos.....	13
2	REVISÃO DE LITERATURA.....	14
2.1	ESTILO DE VIDA.....	14
2.1.1	Estilo de Vida de Diferentes Trabalhadores.....	17
2.2	TRABALHADORES DO TRANSPORTE COLETIVO.....	20
3	MATERIAIS E MÉTODOS.....	24
3.1	TIPO DE PESQUISA.....	24
3.2	PARTICIPANTES DA PESQUISA.....	24
3.3	INSTRUMENTOS E PROCEDIMENTOS PARA COLETA DE DADOS.....	25
3.4	ANÁLISE DE DADOS.....	27
4	RESULTADOS.....	29
5	DISCUSSÃO.....	37
6	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	46
	REFERÊNCIAS.....	47
	APÊNDICE A – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.....	54
	APÊNDICE B – Ficha Diagnóstica.....	55
	APÊNDICE C – Carta de Apresentação.....	56
	ANEXOS A - Questionário Pevi – Perfil do Estilo de Vida Individual.....	57

1 INTRODUÇÃO

Os meios de transporte coletivo são os principais recursos utilizados com a finalidade de deslocamento de indivíduos em grandes e pequenos centros urbanos (MOURA NETO; SILVA, 2012). Segundo o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), dados consultados em 2012 referentes à mobilidade urbana no Brasil indicaram que mais de 50% da população das capitais e 36% dos pequenos e médios centros urbanos se utilizam de ônibus como meio de transporte (MOURA NETO; SILVA, 2012). Vitta (2013) evidencia que o trabalho do motorista de transporte coletivo urbano está diretamente relacionado ao ambiente no qual ele é desempenhado.

Battiston, Cruz e Hoffmann (2006) destaca que motoristas e cobradores desempenham suas atividades em um ambiente público, no caso o trânsito e expostos a condições adversas (como chuva, calor) diferentemente de outras pessoas que desempenham suas atividades profissionais em ambientes fechados algumas vezes climatizadas e confortáveis como salas, lojas, escritórios, etc. De acordo com Moura Neto e Silva (2012), a função do motorista de ônibus exige atenção constante, precisão na realização das ações, autocontrole, reflexo rápido, análise e interpretação das informações fornecidas pelo veículo. Neste sentido, os funcionários do transporte coletivo, especificamente, motoristas e cobradores estão sujeitos a índices elevados de estresse, doenças ocupacionais e mudanças de comportamento decorrentes do dia-a-dia, afetando o seu estilo de vida.

De acordo com Nahas, Barros e Francalacci (2000), o estilo de vida pode ser entendido como um conjunto de ações habituais que refletem as atitudes, os valores e as oportunidades na vida das pessoas. Mudanças no estilo de vida são evidenciadas em muitas publicações direcionadas à saúde do ser humano (NAHAS; BARROS; FRANCALACCI, 2000). Um estilo de vida adequado inclui hábitos saudáveis como alimentação correta, atividade física regular e outros comportamentos considerados positivos que podem proporcionar um envelhecimento saudável, com mais saúde, maior longevidade e outros inúmeros benefícios (MATSUDO; MATSUDO; BARROS NETO, 2000a; NELSON, et al., 2007).

Queiróga e Michels (1999) destacam que longas e excessivas jornadas de trabalho, posturas inadequadas, estilo de vida inativo e hábitos alimentares incorretos contribuem para o agravamento ou acometimento de inúmeras doenças, fazendo com que muitos trabalhadores não mantenham um estilo de vida adequado. Com base nesses pressupostos, formulou-se o seguinte problema de pesquisa: Qual o estilo de vida de motoristas e cobradores do transporte

coletivo de uma empresa de Florianópolis/SC?

1.1 JUSTIFICATIVA

Tendo em vista a grande sobrecarga física e emocional sofrida pelos trabalhadores do transporte público durante a sua rotina de trabalho, observa-se uma escassez de estudos que abordem a qualidade e estilo de vida dessa população. Dentre os estudos encontrados com motoristas e cobradores, alguns têm verificado a pressão arterial (CHAVES et al., 2008; CORDEIRO et al., 1993), distúrbios osteomusculares (CARNEIRO et al., 2007), dores nas costas (GUTERRES et al., 2011; MACEDO; BATTISTELLA, 2007), qualidade de vida com enfoque na ergonomia (MAYOLINO, 2000), risco à saúde e estilo de vida (DEUS, 2005; MOURA NETO; SILVA, 2012), condições de trabalho desses trabalhadores (MOURA NETO; SILVA, 2012), entre outros.

Os motoristas e cobradores de ônibus, segundo Picoloto e Silveira (2008), formam um grupo de risco para determinados problemas de saúde em função de características ocupacionais, cargas relativas ao ambiente de trabalho e à atividade desempenhada. Algumas das cargas ocupacionais às quais os funcionários estão expostos são: movimentos repetitivos, posição viciosa, vibração do corpo inteiro, turno alternado e a violência urbana. Conforme Guterres et al. (2011) um segmento corporal extremamente exigido durante o cotidiano dos motoristas e cobradores do transporte coletivo é a coluna vertebral, que está propensa ao aparecimento de quadros dolorosos resultando ainda em alguns em incapacidade temporária e mudança no estilo de vida dos trabalhadores.

O interesse do pesquisador pelo desenvolvimento deste trabalho foi evidenciado a partir da vivência prática como funcionário de uma empresa de transporte público e principalmente por relatos de companheiros de trabalho sobre questões que envolvem a saúde do trabalhador. Questões estas que se referem ao fato de permanecer muito tempo sentado na mesma posição, a longas jornadas de trabalho com ou sem intervalo adequado/reduzido, em muitos casos uma alimentação inadequada com ingestão principalmente alimentos gordurosos, e por fim, o estresse constante imposto pelo trânsito e responsabilidade da função. Na empresa em que trabalha, há exatamente nove anos, alguns funcionários (motoristas e cobradores) permanecem afastados de suas funções por motivos de doença associada ao estresse e também alguns foram vítimas de acidente cardiovascular, vindo a óbito.

O pesquisador tem vivenciado a situação na qual os funcionários estão propensos a

afastamentos e também precisou ausentar-se de sua função de cobrador devido à elevada sobrecarga de estresse e problemas intestinais causadas por alimentação incorreta. Diante dos argumentos apresentados torna-se importante analisar o estilo de vida de motoristas e cobradores a fim de orientar, conscientizar e, se possível, interferir de forma positiva para esta classe de trabalhadores.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar o estilo de vida de motoristas e cobradores de uma empresa do transporte coletivo da cidade de Florianópolis/SC.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Caracterizar os motoristas e cobradores de uma empresa de transporte coletivo de Florianópolis quanto as variáveis: sexo, idade, função desempenhada, tempo de desempenho a função e prática atividade física;
- Caracterizar o estilo de vida de motoristas e cobradores de acordo com os cinco componentes do estilo de vida: Nutrição, Atividade Física, Comportamento Preventivo, Controle de Estresse e Relacionamentos;
- Comparar o estilo de vida, com base nos cinco componentes, entre motoristas e cobradores do transporte coletivo da cidade de Florianópolis.

2 REVISÃO DA LITERATURA

Neste capítulo serão abordados três tópicos que foram utilizados para fundamentar e embasar o presente trabalho: 2.1) Estilo de vida; 2.1.1) Estilo de vida de diferentes trabalhadores; e 2.2) Estilo de vida de trabalhadores do transporte coletivo.

2.1 ESTILO DE VIDA

Ao longo dos anos têm-se percebido mudanças consideráveis no padrão do estilo de vida do ser humano. Vive-se cada vez mais uma correria exacerbada no cotidiano, com uma rotina saturada de trabalho, estudos, atividades com extrema concentração e com elevado grau de estresse em todos os lados (NAHAS et al., 2010). Para contemplar todas as atividades, buscaram-se alternativas tecnológicas para agilizar e facilitar os processos. Segundo Nahas et al. (2010), a mecanização, os avanços tecnológicos, a informatização e a otimização dos mecanismos que economizam esforço físico tem contribuído exponencialmente para diminuição da prática de atividade física.

Nesse sentido, Maron (2000) evidencia que a inatividade física e um estilo de vida sedentário estão associados a fatores de risco para o desenvolvimento ou acometimento de doenças crônicas degenerativas e alterações metabólicas tais como obesidade, doenças cardíacas, diabetes, hipertensão. Pontes et al. (2005) encontraram escores negativos na análise da qualidade de vida de moradores da zona rural do município de Pombal-PB e os autores acreditam que tais achados podem ter influenciado na prevalência de sobrepeso e obesidade dos moradores. Estudos têm demonstrado que as causas de mortes têm sido associadas a fatores como alimentação inadequada, consumo excessivo de álcool e drogas, estresse excessivo, dentre outros comportamentos negativos (GUEDES; GUEDES, 1995; HEYWARD, 1998; MOTA; DUARTE, 1999; MADUREIRA; MADUREIRA, 2000; NAHAS; BARROS; FRANCALACCI, 2000; NAHAS, 2006; VILARTA; GONÇALVES, 2004) e não mais a doenças infectocontagiosas como antigamente.

Corroborando com esses estudos, uma pesquisa recentemente realizada pelo Ministério da Saúde identificou que quase um terço (31%) dos homens brasileiros não têm o hábito de acompanhar o seu estado de saúde e que barreiras socioculturais interferem na prevenção às doenças. A falta de cuidado ou por nunca terem precisado, e também pelo medo da descoberta de alguma doença foram os motivos mais evidenciados em 55% dos homens. Essa realidade preocupante tem se refletido na crescente consequência para os brasileiros: os

homens morrem mais cedo do que as mulheres e de enfermidades que poderiam ser prevenidas, como doenças cardiovasculares, cânceres e doenças do aparelho digestivo. Ainda nesse contexto, segundo dados do Vigitel (2015) disponíveis no portal da saúde do sus, foram identificados outros problemas de saúde, onde cerca de 57% dos homens têm sobrepeso e 18% estão obesos, 25% deles consomem bebida alcoólica, 13% fumam e cerca de 31% apenas consomem regularmente frutas e verduras (PORTAL DA SAÚDE SUS, 2016).

Autores destacam que os comportamentos ao longo da vida irão refletir no seu envelhecimento, ou seja, pequenos hábitos inadequados desde criança mantidos sem que haja algum cuidado (prevenção/orientação/mudanças) até a idade adulta serão fatores fundamentais para o acometimento de possíveis doenças no futuro (BARBOSA, 2012). Como consequência, algum tipo de doença crônica degenerativa ou metabólica poderá desenvolver-se precocemente.

Sabemos que todo ser humano evidentemente passará por ciclos ao longo de sua vida. Um dia todos já foram crianças, adultos e posteriormente serão idosos. E uma questão amplamente estudada refere-se ao fato de chegar a uma idade considerável possuindo inúmeras experiências da vida com uma boa saúde e assim posteriormente concretizar o ciclo de sua vida ao morrer (CELICH et al., 2010). Com o envelhecimento, tem-se uma diminuição das capacidades físicas e psicomotoras (MATSUDO; MATSUDO; BARROS NETO, 2000b; PARAHYBA; VERAS; MELZER, 2005). Muitos estudos são direcionados a questões de como envelhecer com saúde (VERAS, 2009), como ter uma vida longa (CIVINSKI; MONTIBELLER; BRAZ, 2011; MATSUDO, 2009; JACOB FILHO, 2006) e como fazer para chegar a este estágio da vida (VILELA; CARVALHO; ARAÚJO, 2006). Essas são algumas das indagações recorrentes na literatura sobre a população idosa.

Neste sentido, Silva et al. (2011) avaliaram a autoestima e estilo de vida de 32 idosos com doença crônica degenerativas, em um programa de treinamento aeróbico acompanhados de seus familiares. Os resultados demonstraram que houve elevação da autoestima e consequentemente melhoria do estilo de vida dos participantes, após a participação dos familiares no programa. Em outro estudo com idosos Joia, Ruiz e Donalisio (2007) avaliaram as condições associadas ao grau de satisfação com a vida entre 365 idosos do município de Botucatu-SP que, em sua maioria, estavam satisfeitos com sua vida em geral.

Pereira et al. (2008) encontraram uma relação estatisticamente significativa entre a prática regular de atividade com alguns componentes associados ao estilo de vida de idosos da cidade de Lages – SC. Os idosos que possuem orientações e estão informados são mais ativos, consequentemente possuem um melhor estilo de vida e, conforme os componentes avaliados,

evitam alimentos gordurosos, realizam exercícios de alongamento, conhecem sua pressão arterial e colesterol, reúnem-se com frequência com amigos e destinam tempo suficiente para relaxar.

Esteves et al. (2010) analisaram o estilo de vida de 45 indivíduos com idade acima de 60 anos que praticavam atividade física nas Academias da Terceira Idade. O perfil dos praticantes caracterizou-se de moderado a positivo e somente o componente nutrição foi considerado regular. Os autores salientam que a atuação do profissional em Educação Física pode conscientizar os idosos sobre a importância de manter um estilo de vida saudável e, quando necessário, intervir de forma positiva nos parâmetros que compõe a qualidade de vida.

Mudanças no estilo de vida são evidenciadas em muitas publicações direcionadas à saúde do ser humano (NAHAS; BARROS; FRANCALACCI, 2000). Hábitos saudáveis como alimentação correta, atividade física regular e outros comportamentos consideráveis positivos podem propiciar um envelhecimento saudável, maior longevidade e outros benefícios (MATSUDO; MATSUDO; BARROS NETO, 2000a; NELSON, et al., 2007). Corroborando com a importância da prática de atividade física para a melhora do estilo e qualidade de vida, Jesus et al. (2013), que analisaram 26 indivíduos (6 homens e 20 mulheres) com faixa etária entre 18 e 60 anos praticantes de Pilates, evidenciaram que o método Pilates influencia positivamente no perfil de qualidade de vida de seus praticantes.

O estilo de vida tem sido amplamente avaliado em trabalhadores, estudantes, idosos, pacientes com alguma patologia. Neste sentido, Eidam (2003) em sua dissertação de mestrado, avaliou o estilo de vida de 111 portadores do vírus HIV atendidos no município de Florianópolis-SC, utilizando como instrumento o questionário do Perfil do Estilo de Individual (PEVI) adaptado aos soropositivos. Com base nos resultados encontrados, a maioria dos indivíduos conseguia comparecer a consultas, realizava exames de rotina e seguia as recomendações médicas; prevaleceu o uso de preservativos durante as relações sexuais com seus parceiros e 58,6% dos indivíduos evitavam “sempre” ou “quase sempre” o uso de bebidas, cigarros e drogas. Segundo o autor, o comportamento preventivo foi a variável do estilo de vida mais evidenciado, talvez pelo fato dos soropositivos perceberem a gravidade da doença e os seus riscos como o aumento da carga viral.

A fim de analisar o estilo de vida de diferentes pessoas, Nahas, Barros e Francalassi (2000) desenvolveram o instrumento PEVI – Perfil do Estilo de Vida Individual. Esse instrumento aborda cinco aspectos fundamentais do estilo de vida sendo: Nutrição, Atividade Física, Nível de Estresse, Comportamento Preventivo, Relacionamentos. O instrumento é composto por quinze perguntas, e tem como objetivo avaliar esses cinco componentes. De

acordo com Nahas, Barros e Francalacci (2000), o Estilo de Vida pode ser entendido como um conjunto de ações habituais que refletem as atitudes, os valores e as oportunidades na vida das pessoas, principalmente de trabalhadores e estudantes.

2.1.1 Estilo de Vida de Diferentes Trabalhadores

Nos dias de hoje, o avanço tecnológico é constante e acelerado. Antigamente usavam-se máquinas de escrever como meio de comunicação, hoje já é possível comunicar-se por meio de uma videoconferência transmitida em tempo real (ao vivo) através do celular/ tablete/ notebook (CARVALHO, 2010). A tecnologia que antigamente era utilizada para cortar, montar, construir, hoje pode ser reproduzida como um simples comando de um computador e com a mais perfeita reprodução (SCOPINHO et al., 1999). Em meio a essa evolução, o homem vem sofrendo sobrecargas impostas pela repetição monótona da função, do estresse constante, do tempo que diminui em função de sua produção e de uma série de comportamentos negativos como o sedentarismo, alimentação inadequada, uso de bebidas, drogas, estresse, etc. (NAHAS; BARROS; FRANCALACCI, 2000).

Recentemente, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, em parceria com o Ministério da Saúde, divulgou informações que destacam essa relação negativa entre o estilo de vida e o trabalhador. Os dados extraídos da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS 2013) indicam que 70% dos trabalhadores com carteira assinada não se exercitam corretamente. Ainda com base nessa pesquisa, constatou-se que 15,2% da população do mercado formal fumam e 30% consomem bebida alcoólica (uma ou mais vezes por semana). Em relação às doenças crônicas, 6,2% dos trabalhadores sofrem de depressão. Outros fatores como sedentarismo, obesidade e má alimentação são considerados fatores de risco para doenças crônicas. Por fim, a prevalência de obesidade entre homens é de 16,8% - chegando a 23% nos homens entre 55 e 64 anos – e o excesso de peso é de 55,6%, chegando a 64,5% nos homens entre 55 e 64 anos. (PORTAL DA SAÚDE SUS, 2016)

Neste sentido, a literatura tem buscado investigar o estilo de vida de trabalhadores em diferentes âmbitos profissionais. São inúmeras as profissões que requerem atenção, concentração, controle, eficiência, habilidade, competência, capacidade, etc. Atributos estes que muitos profissionais da área da saúde, educação, segurança, e principalmente transporte, necessitam. Entretanto, devido à pressão imposta a determinadas profissões, associada com outros fatores da demanda diária como insatisfação no trabalho, estresse, sobrecarga e o tempo cada vez menor para realizar tantas tarefas provocam alterações na vida do indivíduo,

como insônia, diminuição de apetite, irritabilidade, uso de bebidas ou drogas (VITTA et al., 2013).

Both et al. (2013) analisaram o bem-estar de professores docentes em Educação Física por meio de um parâmetro socioambiental correspondente à satisfação no trabalho e parâmetro individual correspondente ao estilo de vida. Participaram deste estudo 1645 professores dos magistérios públicos estaduais do Sul do Brasil (RS/SC/PR). O comportamento preventivo foi positivo e evidenciado em professores acima de nove anos de docência, à medida que o tempo de docência aumenta tais hábitos tornam-se mais frequentes. Em outro estudo, semelhante, desenvolvido por Lemos, Nascimento e Borgatto (2007) que avaliou 380 professores do estado do Rio Grande do Sul, identificou que a maioria apresentou percepção positiva sobre seu estilo de vida, entretanto, a prevalência de comportamentos negativos relatados nos hábitos nutricionais e no controle de estresse é preocupante.

Laurindo (2015) objetivou identificar o perfil e qualidade de vida de 15 professores de academias da cidade de Sombrio – SC, de ambos os sexos. Os resultados encontrados para os componentes foram positivos com relação à atividade física e relacionamentos e intermediário para nutrição, comportamento preventivo e controle de estresse. Entretanto, mesmo considerando o estilo de vida como bom, os indivíduos que participaram relatam fazer uso de cigarro e álcool, que são prejudiciais à saúde em longo prazo, mas trazem momentaneamente uma sensação de bem-estar.

Geraldes et al. (2006) analisaram a qualidade de vida de estagiários e professores de Educação Física e funcionários da área administrativa, encontrando um estilo de vida positivo em todos os componentes para os profissionais de Educação Física, entretanto os estagiários devem se preocupar em melhorar as questões nutricionais e controle de estresse. Já os da área administrativa requerem mais cuidados com as questões nutrição, atividade física e comportamento preventivo. Explica-se tal fato, por não estudarem diariamente os benefícios que esses componentes trazem para a vida.

Tendo como objetivo verificar a percepção do bem-estar, Moleta, Vargas e Hauser (2013) realizaram um estudo com 32 operadores de empilhadeira de uma indústria de Ponta Grossa/PR. Os componentes mais negligenciados com base nos resultados obtidos foram nutrição e atividade física, sendo que foi proposto à empresa o desenvolvimento de atividades voltadas à promoção do estilo de vida saudável, com destaque para a alimentação e prática de exercícios físicos. Neste sentido Martins (2014) e Militão (2001) verificaram que a Ginástica laboral orientada e programada diminuiu significativamente as queixas de dores em várias regiões corporais. Em ambos os estudos, participaram funcionários dos setores

administrativos e de produção, sendo que todos obtiveram melhora dos hábitos nutricionais e níveis de atividade física.

Figueiredo (2012) realizou um estudo em uma empresa de confecção na cidade de Campina Grande – PB, com 19 trabalhadores de ambos os sexos e destacou a importância do serviço “SESI Ginástica na Empresa”, o qual se mostrou um ótimo influenciador no estilo de vida dos funcionários, interferindo na busca pelo estilo de vida saudável. Rossato e Farias (2010) objetivaram conhecer o estilo de vida de quatro servidores da Justiça Federal de Santa Catarina, com idade entre 25 e 44 anos e concluíram que o estilo de vida dos participantes é adequado, entretanto, com base nos resultados obtidos, há necessidade de mudanças de comportamento e adoção de hábitos saudáveis em relação à nutrição e, principalmente, à atividade física.

Ainda sobre as mudanças ocasionadas pela demanda diária, destaca-se o estilo de vida de jovens estudantes. Esses indivíduos sofrem uma sobrecarga diária de estudos e compromissos particulares provocando inúmeras mudanças no seu estilo de vida, as quais são evidenciadas em várias pesquisas. Neste sentido, Joia (2010) analisou o perfil de estilo de vida individual entre estudantes universitários e constatou um estilo de vida negativo que está atribuído à alimentação inadequada, hábito de não realizar atividades físicas regulares, nenhum tipo de prevenção de saúde e o consumo excessivo de álcool e cigarro. Entretanto, possuem bom relacionamento pessoal e costumam manter tempo para relaxar.

Desta forma, Celich e Spardari (2008) concluíram que os acadêmicos de enfermagem de uma universidade da cidade de Erechim – RS, mesmo sendo conhecedores dos componentes necessários para uma vida saudável, não o fazem. Corroborando com a informação de que mesmo possuindo os conhecimentos adequados, os estudantes possuem um estilo de vida negativo. Santos e Venâncio (2006) analisaram o estilo de vida de 43 acadêmicos da última fase do curso de Educação Física de Minas Gerais e os componentes Atividade Física e Nutrição deixaram a desejar. Os autores salientam que, mesmo já possuindo um conhecimento teórico/prático sobre os benéficos do exercício físico e do estilo de vida adequado, os acadêmicos não o fazem, deixando de lado esses componentes.

Paulino et al. (2009) analisaram as condições do estilo de vida de acadêmicos dos cursos de Engenharia da Universidade Tecnológica do Paraná, matriculados em uma disciplina de qualidade de vida. Os resultados indicaram que os acadêmicos de engenharia apresentaram um perfil negativo referente à alimentação e atividade física, tendo uma alta frequência de consumo de alimentos gordurosos e doces e elevado índice de inatividade física. Em relação ao comportamento preventivo e controle de estresse, em sua grande

maioria, os acadêmicos possuem um estilo de vida com tendência negativa ou com comportamento de risco já instalado. Apenas o componente relacionamentos foi considerado como comportamento positivo. Os autores destacam a importância de inclusão da disciplina de qualidade de vida para conscientização dos acadêmicos e futuros profissionais, e também para fundamentar programas de orientação e promoção à saúde em instituições de ensino. Essa seria uma forma de atuar como fator de prevenção no desenvolvimento de doenças metabólicas e crônico degenerativas dos estudantes.

Welsch (2015) analisou os fatores que motivam a prática esportiva e também o estilo de vida dos atletas universitários que participaram de um campeonato no sul do Brasil. Dos 303 atletas que participaram do estudo, verificou-se que o componente relacionamentos foi o de maior média, corroborando com outros estudos já mencionados. Os níveis que surpreenderam, estando abaixo do esperado, foram atividade física e nutrição. Portanto, um estilo de vida inadequado associado à má alimentação, inatividade física e sedentarismo, consumo exagerado de cigarro, bebidas e drogas e estresse elevado podem influenciar a saúde do trabalhador, indiferentemente da área de atuação, comprometendo suas atividades profissionais.

Existe a necessidade de conscientizar, estimular e incentivar a prática de hábitos saudáveis, tanto na realização de suas atividades profissionais quanto pessoais e de lazer. Assim, tais benefícios à saúde, a médio e longo prazo, serão evidenciados no estilo de vida adotado, obtendo-se melhora nos aspectos nutricionais, físicos (redução da insônia, de fadiga, sonolência, irritabilidade) e psicológicos (diminuição do estresse, aumento da autoestima, etc.). Os trabalhadores do transporte coletivo, em especial motoristas e cobradores, correspondem à uma classe de trabalhadores que, devido à sobrecarga física e emocional imposta pela profissão, sofrem tais influências, sendo de suma importância conhecer o estilo de vida destes trabalhadores, para que se possa promover ações para prevenir os males causados por um estilo de vida inadequado.

2.2 ESTILO DE VIDA E TRABALHADORES DO TRANSPORTE COLETIVO

Os trabalhadores do transporte coletivo, especificadamente, motoristas e cobradores representam um contingente numeroso de trabalhadores (COSTA, 2006) e desempenham um papel importantíssimo na mobilidade da população, ou seja, realizam o transporte de inúmeras classes de trabalhadores todos os dias, fortalecendo o crescimento econômico das cidades de pequeno e médio porte (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006). De acordo com dados

da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbanos (NTU), estima-se que 40 milhões de passageiros foram transportados por dia em todo o Brasil, entre 2011 e 2012.

Vitta (2013) evidencia que o trabalho do motorista de transporte coletivo urbano está diretamente relacionado ao ambiente no qual ele é desempenhado. O autor ainda destaca que esse profissional desempenha suas atividades em um ambiente público, no caso o trânsito, diferentemente de outras pessoas que desempenham suas atividades profissionais em ambientes fechados, algumas vezes climatizadas e confortáveis como salas, lojas, escritórios, etc.

De acordo com Moura Neto e Silva (2012), a função do motorista de ônibus exige atenção constante, precisão na realização das ações, autocontrole, reflexo rápido, análise e interpretação das informações fornecidas pelo veículo. Dessa maneira, a percepção visual e auditiva, a coordenação dos movimentos e o raciocínio rápido para manipular os equipamentos e mecanismos do veículo são constantemente requisitados e devem ser percebidos, analisados e respondidos em fração de segundos para evitar algum tipo de acidente em meio ao trânsito caótico dos centros urbanos (COSTA, 2006).

A função do cobrador de ônibus, quando comparada ao motorista, é um pouco menos estressante, entretanto, para um bom andamento de atividades do transporte público, é necessário que ambos trabalhem unidos. A função do cobrador é basicamente auxiliar o motorista no andamento da sua jornada de trabalho, orientando-lhe em muitas situações, a fim de evitar possíveis acidentes (quedas de passageiros / esmagamento), auxiliar os passageiros a transpor a catraca (idosos, gestantes e crianças e deficientes), fornecer informações quando solicitado e por fim, realizar a cobrança de tarifa (CRUZ, 1998).

De acordo com a literatura consultada, foram encontrados poucos estudos direcionados aos trabalhadores do transporte coletivo, especificadamente motoristas e cobradores. Questões abordadas nestes estudos foram associadas às condições de trabalho, saúde e estilo de vida (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006; MOURA NETO, 2012; SOUZA et al., 2009; VITTA et al., 2013; COSTA et al., 2003; MOURA NETO; SILVA, 2012), perfil alimentar (FARIA; AMORIM; VANCEA, 2007), riscos ergonômicos e auditivos (SANTOS, 2009; CORRÊA FILHO et al., 2002; MARTINS et al., 2001; GIULIANI, 2011; BALBINOT, 2001) e estresse desses trabalhadores (ALMEIDA, 2010).

Battiston, Cruz e Hoffmann (2006) analisaram as condições de trabalho e saúde e entrevistaram 21 motoristas do transporte coletivo urbano da cidade de Florianópolis-SC. Foram realizadas observações do local de trabalho, das linhas e também do comportamento dos motoristas, durante o trajeto da linha. Concluiu-se que a atividade de dirigir é desgastante,

provoca fadiga e que fatores ambientais internos (posto de trabalho, posturas erradas, ruídos e vibrações, movimentos repetitivos, clima, etc.) e externos (engarrafamento, conservação da via, outros veículos) do local de trabalho e a maneira como os motoristas lidam com esses fatores comprometem sua eficácia. Corroborando para tais evidências, os autores também encontraram que distúrbios orgânicos (dores de cabeça, em partes do corpo e problemas auditivos), bem como distúrbios psíquicos (estresse, irritabilidade e fadiga) afetam o hábito de dirigir e também a vida pessoal e coletiva desse profissional.

Moura Neto e Silva (2012) descreveram em seu artigo as condições de trabalho, saúde e indicadores do estilo de vida de trabalhadores do transporte coletivo da cidade de Pelotas – RS. Entre os 227 motoristas e cobradores, verificou-se que quase todos eram do sexo masculino, 77,5 % eram de cor branca, 64,3% eram casados / viviam com companheira, 42% possuía ensino médio completo. Em relação à percepção de saúde, 14,7% dos entrevistados considerou sua saúde como regular/ruim, e mais de 21,8 % admitiram fumar atualmente. Verificou-se também que 40% dos trabalhadores não atingiram o mínimo de atividade física recomendada para a promoção da saúde, e pelo índice de massa corporal (IMC), cerca de $\frac{3}{4}$ dos trabalhadores foram classificados com sobrepeso/obesidade. Os autores desse estudo concluíram que mudanças nas rotinas de trabalho e adoção de hábitos saudáveis são pontos essenciais (fundamentais) para melhora da qualidade de vida e trabalho dos trabalhadores.

Costa et al. (2003) realizaram um levantamento sobre as condições de trabalho e saúde de motoristas do transporte coletivo nas cidades de São Paulo- SP e Belo Horizonte – MG. Os resultados apontaram condições de trabalho bastante desfavoráveis em ambas as metrópoles. Realizando um comparativo entre os funcionários de ambas as cidades, percebe-se uma similaridade tanto nas características pessoais quanto nos aspectos profissionais. Em relação às características pessoais, os motoristas de Belo Horizonte (BH) são em média um pouco mais novos que os de São Paulo (SP) (39,8 anos contra 42), o nível de instrução (escolaridade) é baixo sendo que 36,3% dos motoristas de Belo Horizonte e 37,4% cursaram no máximo até a 4ª série do ensino fundamental. Em relação aos aspectos profissionais, as vantagens e desvantagens variam de uma região para outra, sendo assim, difícil afirmar que a situação do motorista de BH seja melhor ou pior do que de SP. Os motoristas de BH praticam jornadas mais curtas e percorrem trajetos menores dos que os de SP. Entretanto, os percentuais são mais baixos dos que cumprem horário fixo e turno único. Em BH, o percentual de motoristas sem pausa para refeições foi de 73,9% e de 7,8% em SP. Os motoristas de BH não fazem paradas para alimentação; as condições dos veículos de BH são melhores e, sobre os hábitos pessoais, verifica-se que 71,9 % dos motoristas de SP não

praticam esportes.

Faria, Amorim e Vancea (2007) avaliaram o perfil alimentar e antropométrico de motoristas de ônibus da cidade de Palhoça – SC, antes e depois de ingressarem na profissão. Os resultados apontaram um aumento no peso médio de 71,9 para 82,7 kg, prevalência de sobrepeso passou de 23,6% para 40%; aumento do número de inativos fisicamente de 29,1 % para 56,4%; a alimentação (consumo de frutas, verduras, legumes, peixes e alimentos integrais) ficou abaixo do recomendado para uma alimentação saudável; cerca de 54,4% dos motoristas relataram um aumento no consumo de lanches após ingressarem na profissão. Os autores concluem que houve uma mudança no estilo de vida dos indivíduos avaliados tais como, diminuição da atividade física, alimentação inadequada, aumento de peso e consequentemente aumento do risco de desenvolver problemas de saúde, após o início da profissão. Corroborando com esses dados, Nascimento (2015) identificou que dentre os cinco componentes analisados, a atividade física e nutrição obtiveram índices negativos para motoristas de transportes públicos do município de Natal – RN.

Portanto, devido à sobrecarga física e mental a que os motoristas e cobradores estão frequentemente expostos no âmbito profissional, torna-se relevante verificar o estilo de vida desta categoria. E com base nos achados, é possível conscientizar esses trabalhadores sobre seus hábitos, estimular mudanças visando à promoção a saúde em diferentes contextos, seja profissional ou pessoal, influenciar na melhora de um estilo de vida, com diminuição de fadiga mental, nível de estresse e irritabilidade.

3 MATERIAIS E MÉTODOS

Neste capítulo estarão destacados os métodos, procedimentos e participantes do presente estudo.

3.1 TIPO DE PESQUISA

Trata-se de uma pesquisa de natureza aplicada, pois objetiva gerar conhecimentos para aplicação prática dirigidos à solução de problemas específicos (GIL,2002). Quanto aos objetivos, caracteriza-se como uma pesquisa descritiva, que visa descrever as características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis. É um estudo de corte transversal, pois todas as avaliações foram realizadas em um único momento (GIL, 2002).

3.2 PARTICIPANTES DA PESQUISA

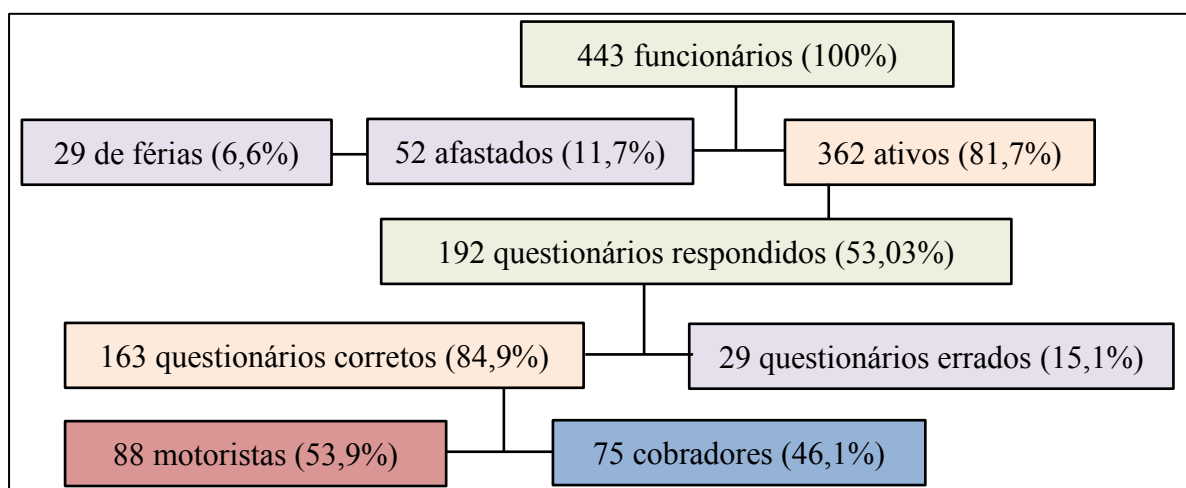
Foram convidados a participar desta pesquisa todos os funcionários que desempenham a função de motorista ou cobrador em um dos dois turnos de trabalho (manhã ou tarde), disponibilizados pela empresa de transporte coletivo de Florianópolis/SC. Os critérios de inclusão utilizados foram que os participantes deveriam desempenhar a função de motorista e cobrador; ter assinado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) (APÊNDICE A); e ter respondido o questionário da pesquisa dentro do prazo estabelecido e de forma correta.

Os critérios de exclusão foram: funcionários que não desempenham a função de motorista ou cobrador; funcionários inativos (afastados ou de férias); funcionários que responderam o questionário mais de uma vez (sendo considerado apenas um); questionários em branco ou que assinalaram mais de uma resposta por questão; que não efetuaram a entrega (devolução) do questionário no prazo estabelecido.

Foram convidados a participar do estudo os 362 funcionários ativos, o correspondente a 81,7% do total da empresa (443 funcionários) onde a presente pesquisa foi realizada. Participaram do estudo 192 indivíduos (53,03% dos funcionários ativos), entretanto, seguindo os critérios de exclusão citados anteriormente, foram excluídos 29 questionários que estavam preenchidos incorretamente (15,1%). Obteve-se então 163 questionários válidos para análise, o que corresponde a 84,9% dos questionários respondidos e 45% dos funcionários ativos. Destes, 88 foram de motoristas e 75 de cobradores (53,9% e 46,1% dos questionários

respondidos, respectivamente), como pode ser observado na Figura 1. Com base em informações disponibilizadas pela empresa, estavam em período de férias 29 funcionários (6,6% do total) e 52 funcionários afastados por motivo de doença e/ou aposentados por invalidez de suas respectivas funções (11,7%).

Figura 1 – Esquema dos questionários respondidos



Fonte: Autor, 2016.

3.3 INSTRUMENTOS E PROCEDIMENTOS PARA COLETA DE DADOS

Foram utilizados dois instrumentos para a coleta dados. O primeiro instrumento foi uma ficha diagnóstica (anamnese) elaborada pelo autor deste trabalho (APÊNDICE B). Nesta ficha, os participantes forneceram alguns dados básicos para caracterização da amostra. Os dados encontrados na ficha são: nome; número de matrícula (na empresa); data de nascimento; idade; sexo; função desempenhada (motorista executivo, motorista convencional ou cobrador); turno em que desempenha a função e horário de trabalho; carga horária de serviço (3h, 6h ou 6h e 20min); se pratica atividade física e, caso a resposta fosse “sim”, quais e por quantas horas semanais; há quanto tempo desempenhava a função; se desempenhava outra atividade profissional e se esse era o seu primeiro emprego.

O segundo instrumento utilizado foi o Perfil do Estilo de Vida Individual (PEVI), proposto por Nahas, Barros e Francalacci (2000) (ANEXO A), composto por 15 perguntas que buscam avaliar cinco aspectos fundamentais do estilo de vida, denominados componentes: Nutrição, Atividade Física, Comportamento Preventivo, Relacionamento Social e Controle de Estresse. Cada componente é formado por três perguntas, nas quais o

participante deve associar um número para cada questão, e esse varia de (0) absolutamente não faz parte do estilo de vida, (1) às vezes corresponde ao seu comportamento, (2) quase sempre verdadeiro no seu comportamento e (3) a afirmação é sempre verdadeira no seu dia a dia, fazendo parte do seu estilo de vida.

Cada questão possui uma escala likert de resposta que varia de “0” a “3” (como mencionado). Os valores “0” e “1” estão vinculados ao perfil negativo de Estilo de Vida, que correspondem respectivamente a: “absolutamente não faz parte do seu estilo de vida” e “às vezes corresponde ao seu comportamento”. As respostas associadas ao perfil positivo são os valores “2” e “3”, as quais descrevem, respectivamente, que: “quase sempre verdadeiro no seu comportamento” e “sempre verdadeira no seu dia-a-dia; faz parte do seu estilo de vida”.

Quanto aos procedimentos, primeiramente, foi realizado o contato com uma empresa de transporte coletivo da cidade de Florianópolis (APÊNCIDE C). Foram esclarecidos os objetivos do presente estudo, bem como foi solicitado, juntamente ao departamento pessoal, a autorização para a realização do estudo. Foi solicitada a esse departamento uma listagem dos funcionários ativos, com suas respectivas funções atualizadas e carga horária de serviço.

Como meio de divulgação nas semanas que antecederam à aplicação da presente pesquisa, foram disponibilizados cartazes explicativos e anexados no quadro de recados da empresa e nos locais de serviço espalhados por dois terminais de ônibus da cidade de Florianópolis (Terminal de Integração do Rio Tavares -TIRIO e Terminal de Integração do Centro-TICEN) e na Garagem dos ônibus. A divulgação aconteceu também via rede social (facebook) e mensagens em grupos de *WhatsApp*. A coleta de dados com aplicação do questionário ocorreu durante o mês de setembro de 2016, nas dependências (garagem) da empresa do transporte coletivo da cidade de Florianópolis/SC e nos terminais de integração do Centro e Rio Tavares.

A entrega dos instrumentos desta pesquisa foi realizada pelo próprio pesquisador deste estudo e, à medida que os funcionários chegavam para desempenhar suas atividades, ao assinar o cartão ponto, eram convidados a participar desta pesquisa. Como forma de agilizar este processo, em cada relatório de bordo, eram acrescentados dois questionários em formato de livreto, sendo um para o motorista e outro para o cobrador, bem como eram repassadas as informações para o preenchimento. O relatório de bordo é um material utilizado por cobradores e motoristas da linha executiva como forma de registro das atividades realizadas como linhas, sentidos da linha (bairro/centro), número de passageiros, horários previstos, além de disponibilizar em seu verso um espaço para registro de possíveis acidentes com passageiros ou veículos e testemunhas.

Foi estabelecido um prazo para a devolução dos instrumentos de pesquisa (termo assinado, ficha diagnóstica e questionário) de no máximo uma semana, a contar da data de entrega. A entrega aconteceu no dia 12/09/16 das 04h às 08:30 na garagem, das 14hs às 17:30 no TICEN (Terminal de Integração do Centro) e das 18h às 00:55 no TIRIO (Terminal de Integração do Rio Tavares). Os instrumentos foram entregues a 362 funcionários e com o intuito de auxiliar no processo de devolução dos questionários, foram espalhadas três urnas com informações dos prazos e com questionários em branco (caso o participante perdesse ou preenchesse incorretamente e necessitasse refazer). As urnas foram recolhidas pelo pesquisador no dia seguinte ao prazo final estipulado para entrega dos instrumentos.

3.4 ANÁLISE DE DADOS

Primeiramente os dados foram tabulados em planilha eletrônica no programa Microsoft Excel® (versão 2013). Os dados foram analisados utilizando-se a estatística descritiva, com cálculo de médias e desvio padrão, e quando pertinente, foi utilizado à porcentagem das respostas. Para comparação entre motoristas e cobradores foram utilizados os testes estatísticos *Chi-Square* e Anova *One-Way*, realizados no programa SPSS 17.0, considerando $p < 0,05$ (nível de 5% de significância). Para verificação da normalidade dos dados, utilizou-se o teste de normalidade de *Kolmogorov-Smirnov* ($p < 0,05$). Separaram-se os resultados obtidos para análise de três maneiras:

- a) Para cada pergunta de cada componente (Nutrição, Atividade Física, Comportamento Preventivo, Controle de Estresse e Relacionamento Social), em ambos os grupos (motoristas e cobradores), calculou-se a porcentagem de funcionários que responderam: (0) absolutamente não faz parte do seu estilo de vida, (1) às vezes corresponde ao seu comportamento, (2) quase sempre verdadeiro no seu comportamento e (3) a afirmação é sempre verdadeira no seu dia a dia, faz parte do seu estilo de vida. E para verificar as diferenças entre os grupos, utilizou-se o teste estatístico *Chi-Square* (qui-quadrado), considerando $p < 0,05$.
- b) Para verificar se o comportamento abordado em cada pergunta do questionário fazia parte do estilo de vida de motoristas e cobradores, sendo positivo ou negativo, utilizou-se a média das respostas de cada pergunta. Considerou-se como base uma escala entre 0 e 3 onde, escores inferiores a 1 referem-se ao índice negativo (seu estilo de vida oferece riscos à saúde e afetam a qualidade de vida), escores entre 1 e 1,99 referem-se ao índice regular, e escores entre 2-3 referem-se

ao índice positivo (NAHAS; BARROS; FRANCALACCI, 2000). Para fins de comparação entre motoristas e cobradores, utilizou-se o teste estatístico Anova *One-Way*, considerando $p < 0,05$.

- c) Para verificar o estilo de vida para cada componente, de ambos os grupos, motoristas e cobradores, somou-se as respostas de cada pergunta e obteve-se a média das respostas de todos os funcionários de cada grupo. Considerou-se como base uma escala entre 0-3,99 (comportamento negativo), 4-6,99 (comportamento intermediário) e 7-9 (comportamento positivo) para investigar o estilo de vida em cada componente (PACHURI, 2014). Para comparar os motoristas e cobradores, utilizou-se o teste estatístico Anova *One-Way*, considerando $p < 0,05$.

4 RESULTADOS

Esta pesquisa foi composta por uma amostra de 163 funcionários, sendo 88 motoristas e 75 cobradores, que trabalham em uma empresa de transporte coletivo da cidade de Florianópolis. Dentre os 88 motoristas que responderam o questionário, 88 (100%) são do sexo masculino, com idade média de 40,36 anos ($\pm 8,55$) e dos 75 cobradores, 72 (96%) são do sexo masculino e 3 (4%) são do sexo feminino, com idade média de 31,30 anos ($\pm 8,68$) (Tabela 1).

Nas Tabelas 1, 2 e 3, são apresentados os dados percentuais e/ou a média e desvio padrão referentes às características pessoas, pratica de atividade física e atividades trabalhistas de motoristas e cobradores, respectivamente. Com relação a pratica de atividade física observada na Tabela 2, obtiveram-se respostas quanto à prática de atividade física (se pratica ou não), ao tempo semanal e à modalidade. Na Tabela 3, obtiveram-se informações sobre as atividades trabalhistas, carga horária de trabalho semanal, turno, tempo de trabalho na função e na empresa, se é o primeiro emprego ou não, e se possuem outra atividade profissional além de serem motoristas e cobradores do transporte coletivo de Florianópolis.

Quanto a idade, tempo na função e tempo na empresa, verificou-se diferença significativa ($p < 0,001$) entre motoristas e cobradores, sendo que motoristas possuem uma maior média de idade ($40,36 \pm 8,55$ anos e $31,30 \pm 8,68$ anos, respectivamente), maior tempo na função ($11,47 \pm 8,53$ e $6,14 \pm 5,46$ anos, respectivamente) e maior tempo de empresa ($12,8 \pm 6,64$ e $6,35 \pm 5,56$ anos, respectivamente).

Tabela 1 - Caracterização dos motoristas e cobradores quanto à idade e sexo

	Motoristas (n=88)	Cobradores (n=75)
Sexo	M: 88 (100%) F: Nenhuma (0%)	M: 72 (96%) F: 3 (4%)
Idade	$40,36 \pm 8,55$ anos*	$31,30 \pm 8,68$ anos*

Fonte: Autor, 2016.

Notas: * Diferença significativa entre motoristas e cobradores; M - masculino; F - feminino.

Tabela 2 - Caracterização dos motoristas e cobradores quanto à prática de atividade física

	Motoristas (n=88)	Cobradores (n=75)
Prática AF?	S: 36 (40,91%) N: (59,09%)	S: 35 (46,67%) N: 40 (53,33%)
Horas Semanais	5,67 ± 5,30 horas	4,22 ± 3,09 anos
Modalidades	Futebol, caminhada, jiu-jitsu, musculação, corrida, ciclismo.	Ciclismo, caminhada, futebol, jiu-jitsu, musculação, karatê, natação, muay-thai.

Fonte: Autor, 2016.

Notas: S - sim; N - não.

Tabela 3 - Caracterização dos motoristas e cobradores quanto às atividades trabalhistas

	Motoristas (n=88)	Cobradores (n=75)
Carga Horária	A: 3 (3,41%) B: 1 (1,14%) C: 84 (95,45%)	A: 4 (5,33%) B: 3 (4%) C: 68 (90,67%)
Turno	M: 29 (35,23%) T: 59 (64,77%)	M: 27 (36%) T: 48 (64%)
Tempo na Função	11,47 ± 8,53 anos*	6,14 ± 5,46 anos*
Tempo na Empresa	12,8 ± 6,64 anos*	6,35 ± 5,56 anos*
Primeiro Emprego?	S: 13 (14,77%) N: 75 (85,23%)	S: 4 (5,33%) N: 71 (94,67%)
Realiza outra atividade?	S: 22 (25%) N: 66 (75%)	S: 24 (32%) N: 51 (68%)
Quais atividades?	Supervisor de cozinha, comércio e instalação de vidros, montador de box, pedreiro, serviços gerais, garçom, instalação e manutenção de ar condicionado.	Agente de rampa, lataria e pintura, técnico em informática, faxineira, garçom, digitador, comércio, eletricitista, pedreiro, zelador, açougueiro, entre outros.

Fonte: Autor, 2016.

Notas: * Diferença significativa entre motoristas e cobradores; S - sim; N - não; A - 3 horas, B - 6 horas, C - 6 horas e 20 minutos; M - manhã; T - tarde.

Nas Figuras de 2 a 6, são apresentadas as comparações do percentual de respostas para cada uma das perguntas de cada componente do questionário do estilo de vida. Na Figura 2, pode-se observar que a resposta “às vezes” corresponde ao comportamento de 52% dos cobradores e 45% dos motoristas incluir ao menos 5 porções de frutas e verduras em sua alimentação diária e de 42,05% dos motoristas e 36% dos cobradores ingerir alimentos gordurosos e doces. Fazer de 4 a 5 refeições ao dia, incluindo café da manhã completo “faz parte” do estilo de vida de 28,41% dos motoristas, e 26,67% afirma que essa prática às vezes faz parte do seu comportamento diário.

Na Figura 3, observa-se que “absolutamente não faz parte” do estilo de vida de 52,27% e 41,33% de motoristas e cobradores, respectivamente, realizar ao menos 30 minutos de atividades físicas moderadas ou intensas de forma contínua ou acumulada em 5 ou mais dias na semana. Neste mesmo sentido, “absolutamente não faz parte” do estilo de vida de 46,59% dos motoristas e 30,67% dos cobradores realizar exercícios que envolvam força ou alongamento. Dentre os motoristas, 34,09% afirmam que “absolutamente não faz parte” do estilo de vida caminhar ou pedalar como meio de transporte, ou usar escadas ao invés de elevador. Essa atitude “às vezes” corresponde ao comportamento de 33,33% dos cobradores.

Com relação ao comportamento preventivo, na Figura 4, observa-se que “absolutamente não faz parte” do estilo de vida conhecer a própria pressão arterial, os níveis de colesterol e controlá-los em 49,33% e 43,18% de cobradores e motoristas, respectivamente. “Absolutamente não faz parte” do estilo de vida de 53,41% e 52,00% de motoristas e cobradores (respectivamente), fumar ou ingerir álcool com moderação. Com relação ao uso do cinto de segurança, respeito às normas de trânsito e a não ingestão de álcool quando dirige faz parte do estilo de vida de 79,55% dos motoristas e 64,00% dos cobradores.

Na Figura 5, 71,59% dos motoristas e 58,67% dos cobradores diz fazer parte do estilo de vida cultivar os amigos e estar satisfeito com seus relacionamentos. Com relação ao lazer, incluir reuniões com os amigos, atividades esportivas em grupos e participação em associações, 42,67% dos cobradores respondeu que quase sempre é verdadeiro no seu comportamento e 32,95% dos motoristas diz que sempre faz parte do seu estilo de vida. Sentir-se útil no ambiente social e ativo na comunidade, às vezes corresponde ao comportamento de 38,67% dos cobradores, quase sempre ou sempre faz parte do estilo de vida de 26,14% dos motoristas (26,14% quase sempre e também 26,14% sempre).

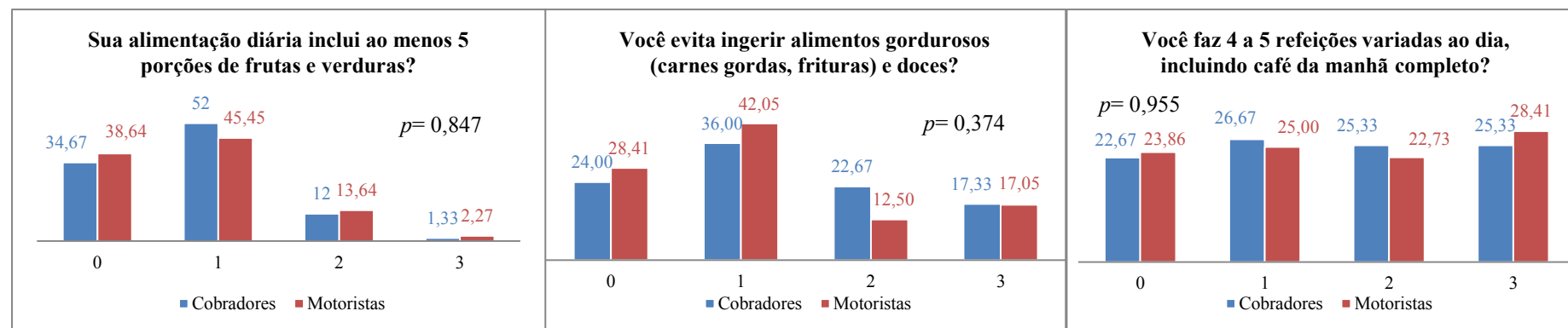
Por fim, na Figura 6, com relação ao controle do estresse, 53,41% dos motoristas e 44,00% dos cobradores reserva tempo (ao menos 5 minutos) todos os dias para relaxar. Manter uma discussão sem alterar-se às vezes faz parte do comportamento de 34,09% dos

motoristas e quase sempre de 45,33% dos cobradores. Faz parte do estilo de vida de 33,33% dos cobradores e 32,95% dos motoristas, equilibrar o tempo dedicado ao trabalho com o tempo dedicado ao lazer.

Na Figura 7, estão apresentadas as médias das respostas de cada pergunta dos componentes: Nutrição (A), Comportamento Preventivo (B), Atividade Física (C), Relacionamento Social (D) e Controle de Estresse (E) para motoristas e cobradores do transporte coletivo de Florianópolis. Cada pergunta está sendo representada pela letra inicial do componente e o número da pergunta, conforme questionário do anexo I (i.e. pergunta 1 do componente nutrição: N1, e assim sucessivamente). Para cada pergunta havia quatro possibilidades de respostas que correspondem ao estilo de vida: (0) absolutamente não faz parte do seu estilo de vida, (1) às vezes corresponde ao seu comportamento, (2) quase sempre verdadeiro no seu comportamento e (3) a afirmação é sempre verdadeira no seu dia a dia, faz parte do seu estilo de vida.

A partir da média entre as possibilidades de respostas (0-3) somaram-se todas e obteve-se o total de cada componente e analisou-se a partir de uma escala *likert* de entre 0 e 9 (0-3,99: comportamento negativo, 4-6,99: comportamento intermediário e 7-9: comportamento positivo). Onde se evidenciou valores abaixo de 3,99 para os componentes “nutrição” (3,67 e 3,53) e “atividade física” (3,61 e 3,32), representando um comportamento negativo. E valores entre 4 e 6,99 para os componentes “comportamento preventivo” (4,21 e 4,77), “relacionamento social” (5,48 e 5,76) e “controle do estresse” (5,29 e 5,24), representando um comportamento regular para ambos os funcionários, motoristas e cobradores, respectivamente.

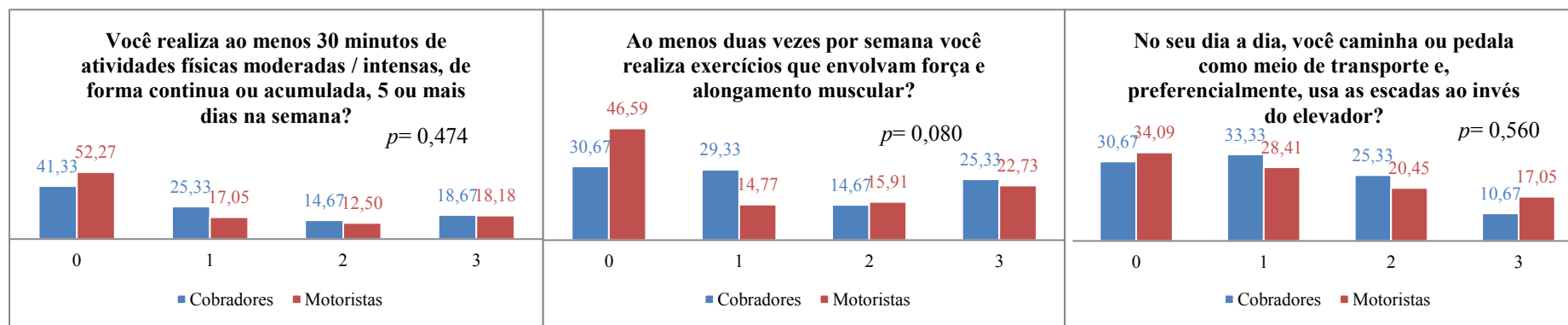
Figura 2 – Porcentagem de motoristas e cobradores para as respostas de cada pergunta do componente Nutrição.



Fonte: Autor (2016).

Notas: 0 – absolutamente não faz parte do estilo de vida, 1 – às vezes faz parte, 2 – quase sempre faz parte, 3 – faz parte do estilo de vida.

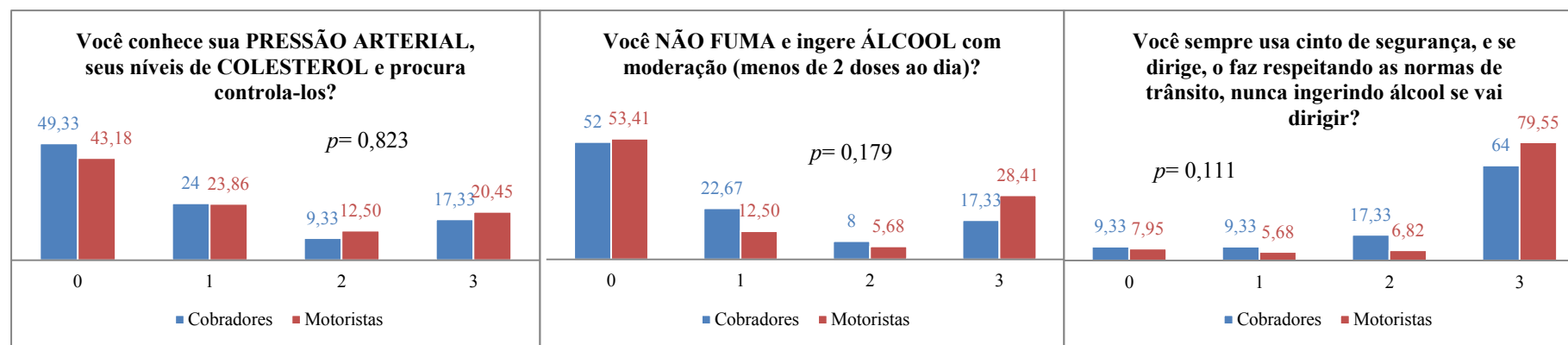
Figura 3 – Porcentagem de motoristas e cobradores para as respostas de cada pergunta do componente Atividade Física.



Fonte: Autor (2016).

Notas: 0 – absolutamente não faz parte do estilo de vida, 1 – às vezes faz parte, 2 – quase sempre faz parte, 3 – faz parte do estilo de vida.

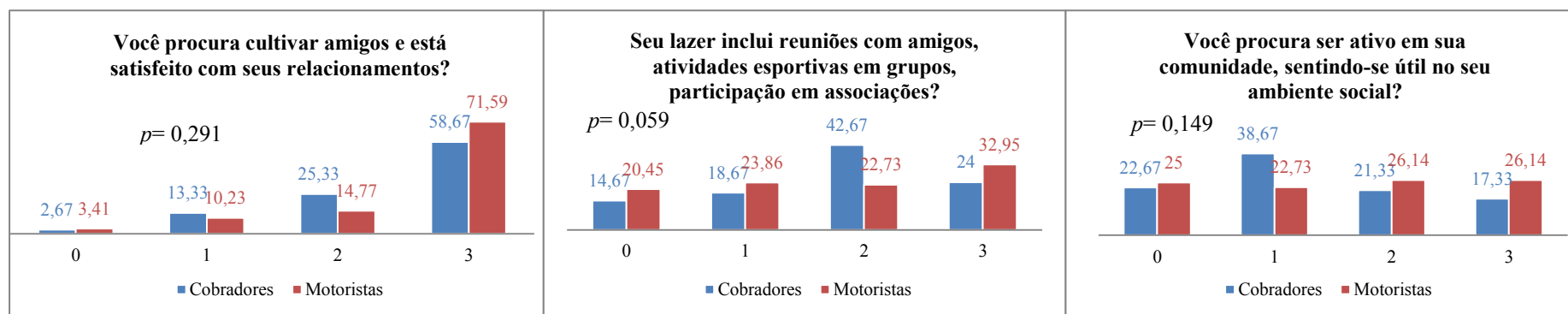
Figura 4 – Porcentagem de motoristas e cobradores para as respostas de cada pergunta do componente Comportamento Preventivo.



Fonte: Autor (2016).

Notas: 0 – absolutamente não faz parte do estilo de vida, 1 – às vezes faz parte, 2 – quase sempre faz parte, 3 – faz parte do estilo de vida.

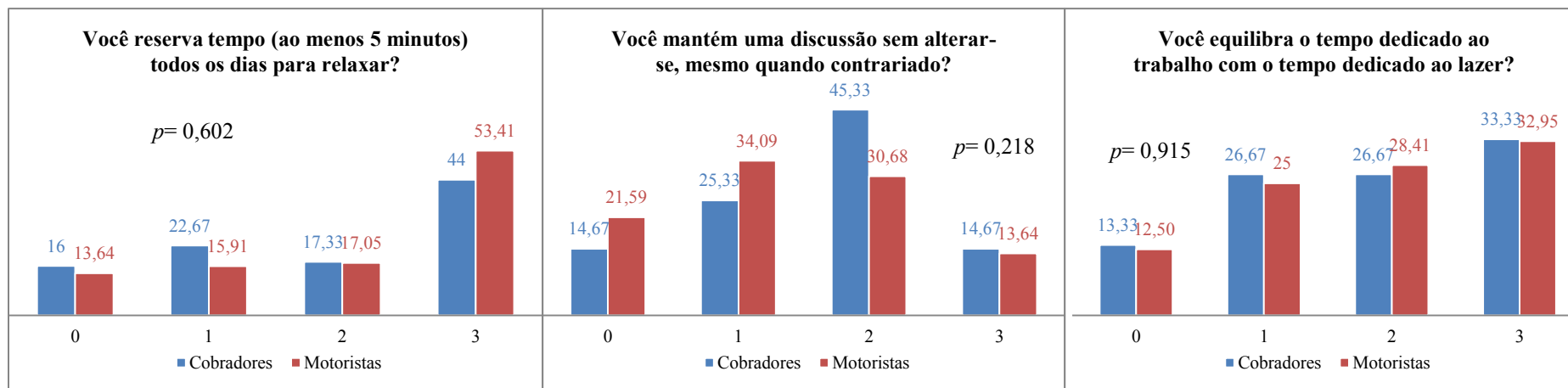
Figura 5 – Porcentagem de motoristas e cobradores para as respostas de cada pergunta do componente Relacionamento Social.



Fonte: Autor (2016).

Notas: 0 – absolutamente não faz parte do estilo de vida, 1 – às vezes faz parte, 2 – quase sempre faz parte, 3 – faz parte do estilo de vida.

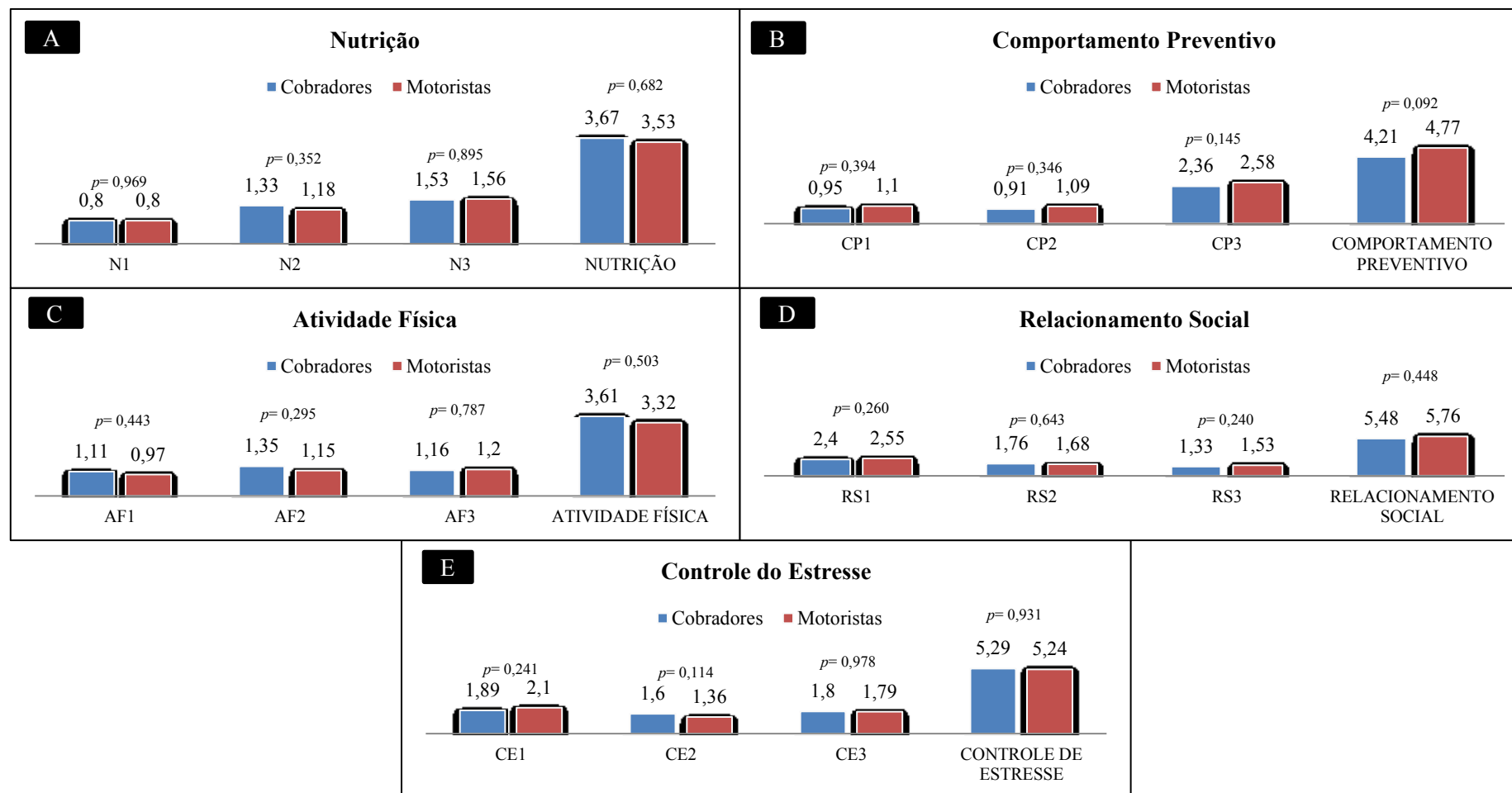
Figura 6 – Porcentagem de motoristas e cobradores para as respostas de cada pergunta do componente Controle de Estresse.



Fonte: Autor (2016).

Notas: 0 – absolutamente não faz parte do estilo de vida, 1 – às vezes faz parte, 2 – quase sempre faz parte, 3 – faz parte do estilo de vida.

Figura 7 – Média e soma total das respostas dos componentes Nutrição (A), Comportamento Preventivo (B), Atividade Física (C), Relacionamento Social (D) e Controle de Estresse (E) para motoristas e cobradores do transporte coletivo de Florianópolis.



Fonte: Autor (2016).

Notas: N – nutrição; CP: comportamento preventivo; AF: atividade física; RS: relacionamento social; CE: controle do estresse.

5 DISCUSSÃO

Este estudo objetivou analisar o estilo de vida de motoristas e cobradores de uma empresa do transporte coletivo da cidade de Florianópolis/SC. A fim de caracterizar os dois grupos de funcionários estudados, motoristas e cobradores, os dados obtidos foram separados em variáveis pessoais, atividades físicas e trabalhistas.

No presente estudo, verificou-se que, o sexo masculino representa quase a totalidade em ambas as funções desempenhadas (100% motoristas e 96% cobradores). Esses resultados são semelhantes a outros estudos direcionados a estes profissionais do transporte coletivo (BATTISTON; CRUZ; HOFFMANN, 2006; DEUS, 2005; GUTERRES et al., 2011; COSTA et al., 2003). A atividade desempenhada tanto pelo motorista quanto pelo cobrador, para Guterres et al. (2011), é uma jurisdição dominada por trabalhadores do sexo masculino. Esse comportamento, segundo Mendes (1997), parece estar relacionado à periculosidade da profissão, considerando o elevado número de assaltos e acidentes de trânsito.

Moura Neto e Silva (2012) obtiveram em seu estudo uma média de idade dos cobradores entre de 17 e 29 anos e dos motoristas entre 30 e 39 anos, os quais foram semelhantes a estudos de Faria, Amorim e Vancea (2007) e Costa et al. (2011), porém divergindo do presente estudo que possui médias de idade maiores para ambos os grupos. Moura Neto e Silva (2012) salientam que a idade superior em motoristas pode estar relacionada ao fato de que para se obter a habilitação na categoria D (transporte de pessoas), somente é permitido a indivíduos com idade mínima de 21 anos, que possuam pelo menos dois anos de habilitação na categoria B ou, no mínimo, um ano na categoria C.

Além de desempenhar as atividades profissionais em questão, tanto motoristas quanto cobradores relatam ter outro vínculo empregatício de forma efetiva ou autônoma. Esse fato pode estar associado à crise econômica em que o Brasil se encontra que reflete na alta taxa de impostos nas mercadorias e serviços essenciais para sobrevivência do indivíduo como saúde, educação, transporte e segurança, por exemplo. Consequentemente, outra atividade profissional seria a melhor opção para complementar tais necessidades, de forma que não coincida com os horários fixos de serviço.

A carga horária de trabalho diária de 6 horas e 20 minutos foi a mais evidenciada no presente estudo. A empresa de transporte coletivo possui outros dois tipos de carga horária para as funções de motorista e cobrador sendo, 3 horas e 6 horas. Conforme acordo coletivo entre sindicatos da empresa e dos funcionários, quem cumpre uma jornada de 3 horas de

trabalho não pode realizar horas extras e o indivíduo que cumprir 6 horas deve ter ao mínimo 15 minutos de intervalo diferentemente daquele que cumpre 6 horas e 20 minutos, o qual tem uma hora de intervalo. A principal vantagem de exercer uma carga horária de 3 ou 6 horas é que se pode desempenhar outras atividades profissionais ou estudar. Neste sentido, Costa et al. (2003) compararam as características de ocupação e organização de trabalho dos motoristas de ônibus das regiões metropolitanas de BH e de SP e descobriram que os profissionais de BH cumprem jornadas mais curtas quando comparadas com profissionais de SP, aonde a carga horária chega a 10 horas e 20 minutos. Esse aumento na carga de trabalho parece estar relacionado ao estilo de vida negativo, e que pode ser compensado pela prática de atividade física.

A prática de atividade física regular proporciona inúmeros benefícios a seus praticantes, a médio e longo prazo, sendo um fator importante para prevenção e tratamento de doenças crônicas (NAHAS et al., 2010). Neste sentido, a prática de atividade física pelos trabalhadores do transporte coletivo tem como objetivo minimizar os impactos da atividade laboral sedentária no qual estes profissionais estão expostos, sendo assim mais propensos ao desenvolvimento de alguma doença crônica não transmissível.

No entanto, observa-se na Tabela 2, que mais da metade dos participantes, mais precisamente 59,09% dos motoristas e 53,33% dos cobradores, relataram que não praticam atividade física. Quando comparados esses dados com os encontrados em outros estudos com esses profissionais de outras cidades, é possível verificar que os mesmos são mais inativos do que os avaliados no presente trabalho (motoristas de Florianópolis: 76%; motoristas e cobradores de Pelotas: mais de 40%; motoristas de Santa Maria: 64,5%; de Belo Horizonte: 57% e de São Paulo: 71,9%) (DEUS, 2005; MOURA NETO; SILVA, 2012; BENVENÚ et al., 2008; COSTA et al., 2003). Com base nesses achados, sugere-se que sejam adotadas medidas com o intuito melhorar as condições de saúde e diminuir os riscos de desenvolver possíveis doenças precocemente.

Comparando algumas características da função, verificou-se que existe diferença significativa entre a média de idade, o tempo na função e o tempo de empresa entre motoristas e cobradores ($p < 0,001$), sendo que os motoristas possuem maior idade, mais tempo na função e mais tempo na empresa. Essa diferença significativa pode estar associada à hierarquia da profissão ou do espaço de trabalho, onde existe a possibilidade de crescimento profissional. Citam-se como exemplos o auxiliar de limpeza, que poderá exercer a função de cobrador ou motorista, o cobrador que poderá passar a ser motorista, que por sua vez poderá exercer a

função de fiscal, mas isso só é possível caso tenha alguma vaga para a função.

Com o intuito de analisar o estilo de vida dos profissionais do transporte coletivo, aplicou-se o questionário de Perfil do Estilo de Vida Individual desenvolvido por Nahas, Barros e Francalacci (2000). Este instrumento avalia o estilo de vida com base nos cinco componentes: Nutrição, Atividade Física, Comportamento Preventivo, Controle de Estresse e Relacionamentos. Os resultados não obtiveram diferenças significativas quando comparados os componentes entre os grupos, ou seja, o estilo de vida de motoristas assemelha-se ao estilo de vida de cobradores, e o mais preocupante é que ambos possuem um estilo de vida negativo, com base nos resultados obtidos.

Analisando o componente Nutrição, existe uma necessidade de mudança nos hábitos alimentares dos motoristas e cobradores, tendo em vista que as respostas mais encontradas indicam que apenas “às vezes” corresponde ao comportamento diário dos trabalhadores realizar uma alimentação de pelo menos cinco porções de frutas e verduras, evitar alimentos gordurosos e doces. Este hábito pode ser explicado pela falta de locais adequados para uma alimentação correta, pelo pouco tempo disponível para se alimentar e pelas alimentações disponíveis nos locais de parada final das linhas (terminais de integração).

Frutas e verduras são alimentos essenciais para um bom funcionamento do organismo (FEITOSA et al., 2010). Neste sentido, o baixo consumo deste tipo de alimento pode estar relacionado ao tempo disponível para a alimentação, pois cada funcionário possui uma escala de trabalho com variação de horários, linhas, trajetos, o que dificulta a organização da rotina de alimentação dos indivíduos. Cada escala de trabalho dos funcionários deveria ter um intervalo fixo, entretanto, de acordo com o andamento das atividades e fatores influenciadores como o congestionamento no trânsito, esse intervalo pode ser alterado e, conseqüentemente, o tempo para alimentação e descanso pode ser reduzido.

Outro ponto que influencia para a má alimentação dos funcionários do transporte coletivo é o fato de se alimentarem nas lanchonetes que ficam localizadas em anexo aos terminais de integração ou a pequenos estabelecimentos próximos, alimentando-se de pizzas, pastéis, lanches em geral, etc. Faria, Amorim e Vancea (2007), em seu estudo com motoristas da cidade de Palhoça, corroboram com os achados ao constatarem que o comportamento alimentar como ingestão de frutas, verduras, legumes, peixes e alimentos integrais ficaram abaixo do recomendado para uma alimentação saudável. Neste sentido, um dado preocupante destacado no estudo dos mesmos autores refere-se ao fato de que os motoristas têm o hábito de ingerir alimentos ricos em gordura com frequência, 40% referem consumir diariamente

frituras, e 30,9% consumir este tipo de alimento de quatro a seis vezes na semana. Os autores destacaram ainda que cerca de 54,5% dos motoristas referiram um aumento no consumo de lanches após o ingresso na profissão.

Neste sentido, Nascimento (2015) evidencia que os motoristas do transporte coletivo da cidade de Natal também possuem um perfil negativo quanto à nutrição e atividade física, indo de encontro com os resultados obtidos no presente estudo. Ainda, nesta perspectiva, estudos com profissionais de diferentes âmbitos como professores (LEMOS; NASCIMENTO; BORGATTO, 2007), operadores de empilhadeira (MOLETA; VARGAS; HAUSER, 2013), trabalhadores do setor administrativo (GERALDES et al., 2006) e inclusive jovens e estudantes (JOIA, 2010; CELICH; SPARDARI, 2008; SANTOS; VENÂNCIO, 2006; PAULINO et al., 2009; WELSCH, 2015) destacam a necessidade de mudança no comportamento alimentar, justamente pela alta ingestão de alimentos gordurosos. Esse fato corrobora com o perfil de muitos funcionários do transporte coletivo que participaram deste estudo, uma vez que os trabalhadores possuem sobrecarga de atividades e pouco tempo para as alimentações.

Com base nos dados encontrados, podem-se criar soluções para auxiliar na mudança de tais hábitos inadequados. Sugere-se iniciar disponibilizando ambientes propícios e com equipamentos fundamentais para a alimentação dos funcionários, rever as escalas de trabalho para encontrar um tempo para que os mesmos se alimentem, os estabelecimentos alimentícios ofertarem produtos naturais, projetos de conscientização sobre os riscos da ingestão de alimentos gordurosos e doces em seu dia a dia. Essas são algumas atitudes da empresa que podem evitar possíveis prejuízos para a saúde dos seus funcionários, buscando melhorar o seu estilo de vida.

Segundo a Organização Mundial de Saúde (OMS), a prática de Atividade Física deve ser realizada de forma contínua ou intervalada, cinco ou mais vezes por semana acumulando mais de 150 min semanais. Entretanto, quando este componente do instrumento utilizado foi avaliado, apresentou dados preocupantes. Muitos profissionais do transporte coletivo não possuem o hábito de se exercitarem regularmente, observando-se esse fator, na Figura 3, pela grande porcentagem de funcionários que responderam “absolutamente não fazer parte” do estilo de vida realizar ao menos 30 minutos de atividades físicas moderadas ou intensas de forma contínua ou acumulada em 5 ou mais dias na semana. Sabe-se que estes profissionais permanecem horas sentados na mesma posição, executam movimentos repetitivos e recebem uma grande sobrecarga física e psicológica. Neste sentido, a atividade física auxiliaria a

melhorar a qualidade de vida e a evitar o afastamento do cargo por doenças trabalhistas.

A inatividade física aumenta gradativamente em diferentes áreas profissionais, e pode ser considerado um grande fator para obesidade, sobrepeso e desenvolvimento de outras doenças como hipertensão, depressão e ansiedade nos trabalhadores (CARLUCCI et al. 2013). Acredita-se que uma das justificativas para essa inatividade física de motoristas e cobradores deva-se a falta de organização do tempo disponível e a sobrecarga diária de trabalho, fazendo com que os funcionários substituam as práticas corporais por minutos de sono ou relaxem assistindo televisão e usando o celular. Neste sentido, estimular o deslocamento ao trabalho a pé ou de bicicleta, disponibilizar vagas de estacionamento para bicicletas e locais apropriados para os funcionários realizarem sua higiene seria uma ótima alternativa com baixo custo de investimento, que poderia trazer benefícios à saúde dos motoristas e cobradores, reduzindo o número de funcionários do qual esse meio de transporte “absolutamente não faz parte” do estilo de vida.

Segundo o Ministério da Saúde, 70% dos trabalhadores com carteira assinada não praticam atividade física regularmente (PORTAL DA SAÚDE SUS, 2016). Corroborando com essa informação estudos realizados com professores (BOTH et al., 2013), profissionais de área administrativa e jurídica (GERALDES et al., 2006; ROSSATO; FARIAS, 2010), operadores de empilhadeira (MOLETA; VARGAS; HAUSER, 2013), e também com acadêmicos das áreas da saúde (Educação Física e Enfermagem), que mesmo tendo conhecimento teórico/prático de um estilo de vida saudável não o fazem. Fica evidenciado uma enorme negligência por parte dos trabalhadores, com relação à prática da atividade física.

A Figura 4, refere-se ao componente Comportamento Preventivo e, com base nas respostas, pode-se observar que “absolutamente não faz parte” do estilo de vida controlar os níveis da pressão arterial e colesterol, bem como consumir álcool e cigarro com moderação para ambos os trabalhadores. É de extrema importância realizar exames frequentes para verificar o estado de saúde do indivíduo, e neste sentido, recentemente uma pesquisa do Ministério da saúde destacou justamente essa falta de atenção e cuidado por parte dos brasileiros em relação à saúde (PORTAL DA SAÚDE SUS, 2016). Existe a necessidade de se implementar programas direcionados a estes trabalhadores do transporte coletivo no intuito de orientar e repassar conhecimentos básicos e essenciais com sua saúde.

O comportamento preventivo foi considerado positivo em professores, conforme estudo de Both et al. (2013) no qual mostraram que à medida em que aumenta o tempo de docência, tais hábitos de prevenção são mais frequentes no dia a dia. Contrário a isso,

professores de academia de Sombrio mesmo considerando o estilo de vida como bom, fazem uso de cigarro e álcool, o que é prejudicial à saúde dos mesmos. A busca por informações quanto ao comportamento preventivo aumenta à medida que muitos, por algum motivo de doença, são obrigados a utilizar os serviços de saúde. Segundo dados extraídos da Pesquisa Nacional de Saúde (PNS, 2013), constatou-se que 15,2% da população do mercado formal fumam e 30% consomem bebida alcoólica.

Quanto ao fato de usar cinto de segurança, respeitar as normas de trânsito e nunca ingerir álcool, os dados revelaram que este comportamento “faz parte” do estilo de vida da maioria dos motoristas e cobradores avaliados (Figura 4). Neste sentido, observa-se uma consciência maior por parte destes trabalhadores, o que parece estar ligado à necessidade da carteira de motorista para a sua rotina diária de trabalho. Segundo o código de trânsito brasileiro, por exemplo, o condutor que dirigir sob efeito de álcool ou qualquer outra substância psicoativa, estará sujeito a consequências em duas esferas: administrativa e criminal. Na esfera administrativa, a multa é considerada gravíssima cujo valor pode chegar à R\$ 2.934,70 e na esfera criminal, pode ser autuado e preso, sujeito a detenção de seis meses a três anos. Além da multa, o condutor perderá 7 pontos na carteira, terá a suspensão da CNH por 12 meses, e terá de fazer curso de reciclagem. Caso seja reincidente, o valor da multa será o dobro da atual (Art.165) (CNT, 2008).

O cinto de segurança é uma ferramenta simples, essencial e obrigatória que pode proteger a vida e diminuir as consequências dos acidentes de trânsito. Segundo o Art. 65 do código de trânsito brasileiro, é obrigatório o uso do cinto de segurança para condutor e passageiros em todas as vias do território nacional (CNT, 1997). Neste sentido, a maioria dos motoristas e cobradores do presente estudo cumpre com as leis de trânsito. Entretanto, vale ressaltar, que o código de trânsito brasileiro apresenta algumas exceções que, de acordo com o Art. 105 não existe uma obrigatoriedade para a utilização de cinto de segurança aos veículos destinados ao transporte de passageiros em percurso em que seja permitido viajar em pé. (CNT, 1997)

Atualmente o Brasil é o quarto país com mais mortes no trânsito na América, segundo relatório da Organização Mundial de Saúde (Folha de São Paulo, 2016) e a bebida alcoólica tem se destacado como uma das principais causas de acidentes e mortes no trânsito (PINSKY; LARANJEIRA, 1998). Nesta perspectiva, Nascimento, Nascimento e Silva (2007) verificaram em seu estudo com 91 caminhoneiros que cerca de 66% usavam anfetaminas durante o percurso de suas viagens e o álcool era utilizado por 91% deles, em ambientes como

postos de combustíveis. De forma contrária, porém positiva, o presente estudo mostra que 79,55% dos motoristas e 64% dos cobradores não fazem uso de substâncias alcoólicas quando precisam dirigir.

Entende-se que a necessidade do uso da CNH tem grande influência neste componente. Observa-se que muitos profissionais do transporte coletivo têm um comportamento preventivo mais adequado com relação às leis de trânsito, uma vez que dependem dela para andamento de suas atividades. E também há os profissionais como os cobradores, por exemplo, que objetivam a mudança de cargo e para que isso possa ser alcançado, devem estar em dia com suas obrigações perante o código de trânsito brasileiro.

Observa-se na Figura 5, com relação ao Relacionamento Social, que o hábito de cultivar amigos e a satisfação com seus relacionamentos são afirmações verdadeiras no dia-a-dia de motoristas e cobradores. O prazer em dirigir associado em prestar um serviço de qualidade a seus clientes acaba desencadeando um vínculo de amizade entre motoristas, cobradores e passageiros. Acredita-se que uma forma considerável de diminuir as questões associadas ao estresse e cultivar novas amizades, seria incluir, nas horas de lazer, reuniões com amigos (churrascos, almoços, jantares, festas), bem como promover atividades esportivas em grupo, a fim de envolver um grande número de pessoas para sair da rotina cansativa. Nota-se, segundo a pesquisa, que uma maior porcentagem de cobradores tem esse comportamento presente no seu estilo de vida, enquanto essa frequência reduz para os motoristas. Em diversas áreas profissionais, o componente relacionamento social obteve resultados positivos (LAURINDO, 2015; GERALDES et al., 2006; MOLETA; VARGAS; HAUSER, 2013; FIGUEIREDO, 2012; JOIA, 2010; CELICH; SPARDARI, 2008; PAULINO et al., 2009) corroborando com os resultados encontrados na classe de trabalhadores de motoristas e cobradores onde o diálogo, o convívio em grupo contribui para uma maior socialização.

Com relação ao Controle de Estresse, observa-se na Figura 6, que apesar da elevada sobrecarga da função, muitos profissionais reservam tempo para relaxar e procuram equilibrar o tempo dedicado ao trabalho com o tempo dedicado ao lazer, sendo assim uma afirmação verdadeira no dia-a-dia desses trabalhadores. Entretanto, o fato de manter uma discussão sem alterar-se mesmo quando contrariado, obteve variações sendo que “às vezes” e “quase sempre” isso ocorre em ambos os grupos. Pode-se concluir que o hábito de descansar, seja dormir, assistir televisão ou praticar alguma atividade física, por exemplo, pode ser uma forma de terapia. Em uma discussão por mais simples que seja, deve-se tentar achar uma

forma em que ambas as partes entrem em comum acordo respeitando suas opiniões.

Em professores do Rio Grande do Sul, o controle de estresse é considerado preocupante (LEMOS; NASCIMENTO; BORGATTO, 2007). Neste sentido Nahas et al. (2010) destaca que existem ocupações humanas que são mais propensas ao estresse como bancários, aeroviários, professores, agentes prisionais, donas de casa, profissionais de UTI e emergências médicas, policiais e jornalistas. Assim, devido à pressão imposta a determinadas profissões, associada com outros fatores da demanda diária como insatisfação no trabalho, estresse, sobrecarga e o tempo cada vez menor para realizar tantas tarefas, provocam alterações na vida do indivíduo, como insônia, diminuição de apetite, irritabilidade, uso de bebidas ou drogas (VITTA et al., 2013). Esses fatores têm contribuído para o estilo de vida negativo desses profissionais.

Na Figura 7, são apresentadas as médias e soma total das respostas para cada componente avaliado de motoristas e cobradores. Com relação aos componentes analisados, não houve diferença significativa entre motoristas e cobradores para nutrição ($p=0,682$), atividade física ($p=0,503$), comportamento preventivo ($p=0,092$), relacionamento social ($p=0,448$) e controle do estresse ($p=0,931$), mostrando que ambos possuem um estilo de vida semelhante. Considerando a escala de 0 a 9 para verificar o estilo de vida, evidenciou-se que motoristas e cobradores possuem um comportamento negativo para nutrição (3,53 e 3,67) e atividade física (3,32 e 3,61) e um comportamento considerado regular para comportamento preventivo (4,77 e 4,21), relacionamento social (5,76 e 5,48) e controle do estresse (5,29 e 5,24).

Nascimento (2015) também encontrou o mesmo comportamento negativo quanto à nutrição e atividade física adotado por motoristas da cidade de Natal – RN, o que parece estar associado justamente ao trabalho destes profissionais. Tal comportamento também se assemelha a outros de diversas áreas, como do ramo industrial (MOLETA; VARGAS; HAUSER, 2013), administrativo (GELARDES et al., 2006), metalúrgico (MARTINS, 2014; MILITÃO, 2001; FIGUEIREDO, 2012), judiciário (ROSSATTO; FARIAS, 2010). A ginástica laboral orientada e programada mostrou-se um ótimo influenciador no estilo de vida dos funcionários, interferindo na busca pelo estilo de vida adequado e consequentemente na melhora dos hábitos nutricionais e níveis de atividade física em diversos estudos (MARTINS, 2014; MILLITÃO, 2001; FIGUEIREDO, 2012).

Diferentemente do comportamento regular quanto à hábitos preventivos, relacionamentos e controle de estresse encontrados no presente estudo, Lemos, Nascimento e

Borgatto (2007), verificou que em professores do estado do Rio Grande do Sul esses comportamentos são negativos e considerados preocupantes. Esse fato parece estar relacionado à carga de estresse diário e a carga horária de trabalho dos professores, no qual é superior ao dos motoristas e cobradores.

Para o presente estudo, a participação e o interesse dos funcionários pela pesquisa foi um fator limitante. Ainda que, utilizado recursos como redes sociais, grupos de *whatsapp* e recados de divulgação expostos nos locais mais frequentados por eles, não se obteve o êxito de atingir um número mais próximo do total de funcionários da empresa. Contudo, devem-se enaltecer os objetivos principais do presente estudo que buscou analisar o estilo de vida de motoristas e cobradores a fim de informar, orientar e conscientizar estes profissionais sobre o seu estilo de vida atual e propor mudanças direcionadas ao estilo de vida mais adequando e saudável, tendo em vista a sobrecarga diária sofrida por essa classe trabalhadora.

Acredita-se que este estudo poderá conscientizar e influenciar alguns funcionários a adotar mudanças no seu estilo de vida, modificando seus hábitos alimentares, incorporando a prática de atividade física no seu dia a dia, estimulando a percepção e busca pelo conhecimento e controle de comportamentos preventivos, bem como aumentando o campo de relacionamentos e adoção de hábitos que favorecem ao relaxamento e diminuição do estresse provocado pela função de motorista e cobrador.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo teve como objetivo principal analisar o estilo de vida de funcionários do transporte coletivo, motoristas e cobradores. Caracterizou-se os funcionários quanto as variáveis sexo, idade, função desempenhada, tempo na função e prática de atividade física. Ainda se analisou os aspectos do estilo de vida desses trabalhadores com relação aos componentes nutrição, atividade física, comportamento preventivo, controle de estresse e relacionamentos.

Com base nos resultados obtidos, é possível concluir que motoristas possuem uma maior média de idade, maior tempo de serviço na função e maior tempo na empresa, quando comparados com os cobradores. Porém, quando o estilo de vida é comparado, verificou-se que ambos possuem uma enorme similaridade, ou seja, possuem um estilo de vida semelhante de acordo com os critérios do instrumento de pesquisa utilizado. Ambos possuem um comportamento regular e muito próximo ao negativo, sendo assim, existe a necessidade de uma intervenção nos comportamentos, evitando-se o desenvolvimento de doenças precoces e buscando uma melhor qualidade de vida.

Nesse sentido, o profissional de Educação Física deve orientar auxiliar e conscientizar sobre a atual realidade dos motoristas e cobradores quanto ao estilo de vida. Cabe ainda a esse profissional, estimular e conduzir a mudança nos comportamentos habituais destes trabalhadores. Sugere-se que a empresa auxilie seus trabalhares, promovendo eventos expositivos, palestras, entrega de panfletos que abordem aspectos do estilo de vida sobre hábitos alimentares corretos, prática de atividade física regularmente, adoção de comportamentos preventivos, controle de estresse e melhora nos relacionamentos.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, N. D. V. Considerações acerca da incidência de estresse de motoristas. **Revista de Psicologia**, Fortaleza, v. 1, n. 1, p.75-84, jan. 2010.

BALBINOT, A. **Caracterização dos níveis de vibração em motoristas de ônibus: um enfoque no conforto e na saúde**. 2001. 311 f. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia Mecânica, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2001.

BARBOSA, M. **A importância da alimentação saudável ao longo da vida refletindo na saúde do idoso**. 2012. 41 f. Monografia (Especialização) - Curso de Nutrição Clínica, Universidade Regional do Noroeste do Rio Grande do Sul, Ijuí, 2012.

BATTISTON, M; CRUZ, R. M.; HOFFMANN, M. H. Condições de trabalho e saúde de motoristas de transporte coletivo urbano. **Estudo de Psicologia**, Natal, v. 11, n. 3, p.333-343, dez. 2006.

BENVEGNÚ, L. A. et al. Prevalência de hipertensão arterial entre motoristas de ônibus em Santa Maria, Rio Grande do Sul. **Revista Brasileira de Saúde Ocupacional**, São Paulo, v 118, n. 33, p.32-39, 2008.

BOTH, J. et al. Bem-estar do trabalhador docente em Educação Física ao longo da carreira. **Revista de Educação Física/UEM**, Londrina, v. 24, n. 2, p.233-246, 2. trim. 2013

BRASIL. Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 que institui o Código de Trânsito Brasileiro. Presidência da República. Casa Civil. Subchefia para Assuntos Jurídicos. Brasília: 2007.

BRASIL. Código Nacional de Trânsito. Lei nº 11.705, de 2008. Artigo 165. Dirigir sob a influência de álcool ou qualquer outra substância psicoativa que determine dependência. **República Federativa do Brasil**.

BRASIL. Código Nacional de Trânsito. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Artigo 65. do Normas Gerais de Circulação e Conduta. **República Federativa do Brasil**.

BRASIL. Código Nacional de Trânsito. Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Artigo 105. Inciso I. Segurança dos veículos. **República Federativa do Brasil**. Disponível em: <www.planalto.gov.br>. Acesso em 17 nov. 2016

CARLUCCI, E. M. S. et al. Obesidade e sedentarismo: fatores de risco para doença cardiovascular. **Com. Ciências Saúde**, Brasília, v. 24, n. 4, p. 375-384, 2013.

CARNEIRO, L. R.V. et al. Sintomas de distúrbios osteomusculares em motoristas e cobradores de ônibus. **Revista Brasileira de Cineantropometria e Desempenho Humano**, Florianópolis, v. 9, n. 3, p. 277-283, 2007.

CARVALHO, A. M. O impacto da tecnologia no mercado de trabalho e as mudanças no ambiente de produção. **Revista Evidência**, Araxá, Mg, v. 6, p.153-172, 2010.

- CELICH, K. L. S. et al. Envelhecimento com qualidade de vida: a percepção de idosos participantes de grupos de terceira idade. **Revista Mineira de Enfermagem**, Belo Horizonte, v. 14, n. 2, p.226-232, abr. 2010.
- CELICH, K. L. S.; SPADARI, G. Estilo de vida e saúde: condicionantes de um envelhecimento saudável. **Cogitare Enfermagem**, Curitiba, v. 2, n. 13, p.252-260, abr. 2008.
- CHAVES, D. B. R. et al. Fatores de risco para hipertensão arterial: investigação em motoristas e cobradores de ônibus. **Revista de Enfermagem Uerj**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 3, p.370-376, 2008.
- CIVINSKI, C.; MONTIBELLER, A; BRAZ, A. L. O. A importância do exercício físico no envelhecimento. **Revista da Unifebe**, Brusque, v. 09, p.163-175, jan. 2011.
- CORDEIRO, R. et al. Associação da pressão arterial diastólica com o tempo acumulado de trabalho entre motoristas e cobradores. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 27, n. 5, p.363-372, out. 1993.
- CORRÊA FILHO, H. R. et al. Perda auditiva induzida por ruído e hipertensão em condutores de ônibus. **Revista Saúde Pública**, São Paulo, v. 36, n. 6, p.693-701, 2002.
- COSTA, E. A. V. **Estudos dos constrangimentos físicos e mentais sofridos pelos motoristas de ônibus urbano da cidade do Rio de Janeiro**. 2006. 154 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Artes de Design, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.
- COSTA, L. B. et al. Morbidade declarada e condições de trabalho: o caso dos motoristas de São Paulo e Belo Horizonte. **São Paulo em Perspectiva**, São Paulo, v. 17, n. 2, p.54-67, jun. 2003.
- COSTA, M. M. et al. Excesso de peso em motoristas de ônibus da rede urbana. **Revista Brasileira Ciência e Movimento**, Joinville, v.19, n.1, p. 42-51, 2011.
- CRUZ, M. V. G. Produção do serviço de transporte público urbano por ônibus: aspectos da organização do trabalho. **Revista de Administração Contemporânea**, Rio de Janeiro, v. 2, n. 3, p.45-65, dez. 1998.
- DEUS, M. J. **Comportamentos de risco à saúde e estilo de vida em motoristas de ônibus urbano: recomendações para um programa de promoção a saúde**. 2005. 175 f. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.
- EIDAM, C. L. **Estilo de vida dos portadores do vírus hiv atendidos no município de Florianópolis**. 2003. 108 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Educação Física, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2003.
- ESTEVES, J. V. C. et al. Estilo de vida em praticantes de atividades físicas em academias da terceira idade de Maringá-PR. **Revista da Faculdade de Educação Física da Unicamp**, Campinas, v. 8, n. 1, p.119-129, jan. 2010.

FARIA, B. K.; AMORIM, G. ANCEA, D. M. M. et al. Perfil alimentar e antropométrico dos motoristas de ônibus da empresa de transporte coletivo Jotur/Palhoça - SC. **Revista Brasileira de Obesidade, Nutrição e Emagrecimento**, São Paulo, v. 1, n. 1, p.11-20, jan/fev, 2007.

FEITOSA, E. P. S. et al. Hábitos alimentares de estudantes de uma universidade pública no Nordeste, Brasil. **Alimentos e Nutrição**, Araraquara, v. 21, n. 2, p. 225-230, 2010.

FIGUEIREDO, L. M. M. S. **Gestão do modelo SESI ginástica laboral e seus impactos nos trabalhadores de uma empresa de confecções em Campina Grande -PB**. 2012. 30 f. TCC (Graduação) - Curso de Educação Física, Universidade Estadual da Paraíba, Campina Grande, 2012.

FOLHA DE S. PAULO (2016). Brasil é o quarto país com mais mortes no trânsito na América, diz OMS. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2016/05/1772858-brasil-e-o-quarto-pais-com-mais-mortes-no-transito-na-america-diz-oms.shtml>>. Acessado 16.nov.2016.

GERALDES, C. F. et al. Nível de qualidade de vida dos colaboradores da diretoria de esportes e lazer do SESI-SP. **Revista Mackenzie de Educação Física e Esporte**, São Paulo, v. 5, n. 3, p.13-22, 2006.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GIULIANI, A. O nível de ruído próximo aos motoristas de ônibus urbano na cidade Porto Alegre, RS. **Revista Liberato**, Novo Hamburgo, v. 12, n. 17, p.97-103, jan/jun. 2011.

GUEDES, D. P.; GUEDES, J. E. R. P. Atividade Física, Aptidão Física e Saúde. **Revista Brasileira de Atividade Física & Saúde**, Pelotas, v. 1, n. 1, p.18-35, 1995.

GUTERRES, A. et al. Prevalência e fatores associados a dor nas costas dos motoristas e cobreadores da cidade de Pelotas - RS. **Revista Brasileira de Atividade Física e Saúde**, Pelotas - RS, v. 3, n.16, p.240-245, 2011.

HEYWARD, V. H. **Advanced fitness assessment e exercise prescription**. 3. ed. Champaign: Human Kinetics, 1998.

JACOB FILHO, W. Atividade física e envelhecimento saudável. **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**, São Paulo, v. 20, suplemento n. 5, p.73-77, 2006.

JESUS, R. E. et al. Perfil de qualidade de vida em praticantes de Pilates. **Fisioterapia Brasil**, São Paulo, v. 14, n. 5, p.370-375, set. 2013.

JOIA, L. C. Perfil do estilo de vida entre estudantes universitários. **Revista Movimenta**, Goiânia, v. 3, n. 1, p.16-23, 2010.

JOIA, L. C.; RUIZ, T.; DONALISIO, M. R. Condições associadas ao grau de satisfação com a vida entre a população de idosos. **Revista de Saúde Pública**. v.41, n.1, p.131-138, 2007.

LAURINDO, F. B. **Perfil do estilo e qualidade de vida dos professores da cidade de**

Sombrio - SC. 2015. 10 f. TCC (Graduação) - Curso de Educação Física, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2015.

LEMOS, C. A. F.; NASCIMENTO, C. A. F.; BORGATTO, A. F. Parâmetros individuais e socioambientais da qualidade de vida percebida por docentes em educação física. **Revista Brasileira de Educação Física e Esporte**, São Paulo, v. 21, n. 2, p.81-93, abr. 2007.

MACEDO, C.S. G.; BATTISTELLA, L. R. Impacto da lombalgia na qualidade de vida de motoristas de ônibus urbanos. **Arquivos de Ciências da Saúde Unipar**, Umuarama, v. 11, n. 3, p. 163-167, set. /dez. 2007.

MADUREIRA, A. S.; MADUREIRA, J. M. Prescrição do exercício físico e combate ao estresse. **Caderno de Educação Física: Estudos e Reflexões, Marechal Cândido Rondon**, v. 1, n. 2, p. 67-85, 2000.

MARON, B. J. The Paradox of Exercise. **New England Journal of Medicine**, Minneapolis, v. 343, n. 19, p.1409-1411, 2000.

MARTINS, A. L. et al. Perda auditiva em motoristas e cobradores de ônibus. **Revista Brasileira de Otorrinolaringologia**, v. 67, n. 1, p. 467-473, 2001.

MARTINS, B. **Os efeitos da ginástica laboral sobre o estilo de vida dos trabalhadores de uma empresa metalúrgica de criciúma – SC.** 2014. 21 f. TCC (Graduação) - Curso de Educação Física, Universidade do Extremo Sul Catarinense, Criciúma, 2014.

MATSUDO, S. M.; MATSUDO, V. K. R.; BARROS NETO, T. L. Impacto do envelhecimento nas variáveis antropométricas, neuromotoras e metabólicas da aptidão física. **Revista Brasileira Ciência e Movimento**, v. 8, n. 4, p. 21-32, 2000a.

MATSUDO, S. M.; MATSUDO, V. K. R.; BARROS NETO, T. L. Efeitos benéficos da atividade física na aptidão física e saúde mental durante o processo de envelhecimento. **Revista Brasileira de Atividade Física e Saúde**, Pelotas, v. 5, n. 2, p.60-76, 2000b.

MATSUDO, S. M. Envelhecimento, atividade física e saúde. **Envelhecimento e Saúde - Boletim do instituto da saúde**, São Paulo, n. 47, p.76-79, abr. 2009, ISSN 1518-1812 / On Line: 1809-7529.

MAYOLINO, R. B. **Qualidade de vida dos motoristas e cobradores de empresas de transporte coletivo: um enfoque ergonômico.** 2000. 125 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2000.

MENDES, L. R. **Condições de trabalho no transporte coletivo: desgaste e responsabilidade do motorista de ônibus.** GEPET/FACE/UFGM 1997. Disponível em <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENESEP1997_T2403.PDF>. Acesso em: 15.dez.2016.

MILITÃO, A. G. **A influência da ginástica laboral para a saúde dos trabalhadores e sua relação com os profissionais que a orientam.** 2001. 86 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2001.

MOLETA, T.; VARGAS, L. M.; HAUSER, M. W. Percepção de bem-estar: um estudo com operadores de empilhadeira de uma indústria de Ponta Grossa - PR. **Revista Eletrônica Fafit/facic**, Itararé, v. 4, n. 1, p.1-9, 2013.

MOTA, J.; DUARTE, J.A. Estilo de vida activo e saúde. **Boletim da Sociedade Portuguesa de Educação Física**, Lisboa, n. 17-18, p. 47-51, 1999.

MOURA NETO, A. B. **Nível de Atividade Física em Trabalhadores do Transporte Coletivo Urbano da Cidade de Pelotas/RS**. 2012. 117 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Educação Física, Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2012.

MOURA NETO, A. B.; SILVA, M. C. Diagnóstico das condições de trabalho, saúde e indicadores do estilo de vida de trabalhadores do transporte coletivo da cidade de Pelotas-RS. **Revista Brasileira de Atividade Física e Saúde**, Pelotas, v. 5, n. 17, p.347-358, 2012.

NAHAS, M. V. **Atividade Física, Saúde e Qualidade de Vida: Conceitos e Sugestões para um Estilo de Vida Ativo**. Londrina: Mediograf, 2006.

NAHAS, M. V.; BARROS, M. V. G.; FRANCALACCI, V. O Pentágulo do Bem-Estar: Base Conceitual para Avaliação do Estilo de Vida de Indivíduos ou Grupos. **Revista Brasileira de Atividade Física e Saúde**; v. 5, n. 2, p. 48-59, abr./ jun. 2000.

NAHAS, M. V. et al. Lazer Ativo: um programa de promoção de estilos de vida ativos e saudáveis para o trabalhador da indústria. **Revista Brasileira de Atividade Física e Saúde**, Pelotas, v. 15, n. 4, p.260-264, 2010.

NASCIMENTO, T. S. **Perfil do estilo de vida dos motoristas de transportes públicos do município de Natal – RN**. 2015. 34 f. TCC (Graduação) - Curso de Educação Física, Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2015.

NASCIMENTO, E. C.; NASCIMENTO, E.; SILVA, J. P. Uso de álcool e anfetaminas entre caminhoneiros de estrada. **Revista Saúde Pública**, v. 41, n. 2, p. 290-293, 2007.

NELSON, M. E. et al. Physical activity and public health in older adults: recommendation from the American College of Sports Medicine and the American Heart Association, **Circulation**, v. 116, n. 9, p. 1094-1105, 2007.

NTU. Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos: 2015-2016. ISSN: 2317-8868. Disponível em:
<<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636068695752467573.pdf>>. Acessado 15.dez.2016.

PACHURI, M. A. S. **Estilo de vida dos profissionais de Educação Física de uma academia de Porto Velho**.2014. 44 f. Monografia (Especialização) - Curso de Educação Física, Universidade Federal de Rondônia, Porto Velho, 2014.

PARAHYBA, M. I., VERAS, R; MELZER, D. Incapacidade funcional entre as mulheres idosas no Brasil. **Revista Saúde Pública**, São Paulo, v. 39, n. 3, p.383-391, 2005.

PAULINO, P. C. et al. Condições do estilo de vida dos acadêmicos dos cursos de engenharia

da UTFPR utilizando PEVI. **Reserchgate**, [S.I.], p.1-13, maio 2009.

PICOLOTO, D.; SILVEIRA, E. Prevalência de sintomas osteomusculares e fatores associados em trabalhadores de uma Indústria metalúrgica de Canoas- RS. **Revista Ciência e Saúde Coletiva**. v.2, n. 13, p. 507-516. 2008.

PINSKY, L.; LARANJEIRA, R. O fenômeno de dirigir alcoolizado no Brasil e no mundo. **Revista Brasileira de Psiquiatria**, São Paulo, v. 20, n. 4, p.160-165, 1998.

PEREIRA, E. P. et al. Atividade física e estilo de vida de idosos com idade entre 60 a 69 anos. **Efdeportes**, Buenos Aires, Ano 12, n. 118, p.1-8, 2008.

PONTES, L. M. et al. Análise da qualidade de vida e prevalência de sobrepeso em moradores da zona rural do município de Pombal. **Revista Saúde.com**, v. 1, n. 1, p. 18-23, 2005.

PORTAL DA SAÚDE SUS (2016). Mais de 70% dos trabalhadores não se exercitam regularmente. Disponível em: < <http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/o-ministerio/principal/secretarias/svs/noticias-svs/24356-mais-de-70-dos-trabalhadores-nao-se-exercitam-regularmente> >. Acessado 16.nov.2016.

PORTAL DA SAÚDE SUS (2016). Um terço dos homens não acompanha o estado de saúde. Disponível em: < <http://portalsaude.saude.gov.br/index.php/cidadao/principal/agencia-saude/25093-um-terco-dos-homens-nao-acompanha-o-estado-de-saude> >. Acessado 16.nov.2016.

QUEIRÓGA, M. R.; MICHELS, G. A influência das características individuais na incidência de dor musculoesquelética em motoristas de ônibus da cidade de Londrina- PR. **Revista Brasileira de Atividade Física e Saúde**, Londrina. v.4, n.2, p. 49-61, 1999.

ROSSATO, L. C.; FARIAS, S. F. Estilo de vida de servidores da justiça federal de Santa Catarina: um estudo descritivo. **Efdeportes**, Buenos Aires, v. 146, n. 15, p.1-6, 2010.

SANTOS, A. S. **Riscos ergonômicos e psicossociais**: um estudo com motoristas de ônibus da cidade de Manaus. 2009. 141 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Ciências Humanas e Letras, Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2009.

SANTOS, G. L. A.; VENÂNCIO, S. E. Perfil do estilo de vida de acadêmicos concluintes em Educação Física do centro universitário do leste de Minas Gerais UNILESTE-MG. **Movimentum**, Ipatinga, v. 1, [S.I.], p. 1-18, ago. 2006.

SCOPINHO, R. A. et al. Novas tecnologias e saúde do trabalhador: a mecanização do corte da cana. **Caderno de Saúde Pública**, Rio de Janeiro, v. 15, n. 1, p.147-161, jan. 1999.

SILVA, L. W. S. et al. Perfil do estilo de vida e autoestima da pessoa idosa – perspectivas de um Programa de Treinamento Físico. **Revista Temática Kairós Gerontologia**, São Paulo – SP, v. 14, n. 3, p. 145-166, 2011.

SOUZA, M. G. C. et al. Correlação de alguns hábitos de estilo de vida e jornada de trabalho com a pressão arterial aferida em motoristas de transporte coletivo urbano. **Revista Medicina do Trabalho**, São Paulo, vs. 4, 5 e 6, n. especial, p.28-38, jul. 2009.

VERAS, R. Envelhecimento populacional contemporâneo: demandas, desafios e inovações. **Revista de Saúde Pública**, São Paulo, v. 43, n. 3, p.548-554, 2009.

VILARTA, R.; GONÇALVES, A. Condições de vida, modo de vida e estilo de vida. In: GONÇALVES, A.; VILARTA, R. (Org.). **Qualidade de vida e atividade física**: explorando teoria e prática. Barueri: Manole, 2004.

VILELA, A. B. A. CARVALHO, P. A. L.; ARAÚJO, R. T. Envelhecimento bem-sucedido: representação de idosos. **Revista Saúde.com**, Jequié, v. 2, n. 2, p.101-114, 2006.

VITTA, A. et al. Sintomas musculoesqueléticos em motoristas de ônibus: prevalência e fatores associados. **Fisioterapia e Movimento**, Curitiba, v. 26, n. 4, p.863-871, set. 2013.

WELSCH, G. N. A. **Motivação e estilo de vida em atletas universitários**. 2015. 55 f. TCC (Graduação) - Curso de Educação Física, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2015.

WHO (2016). Physical Activity and Older Adults. Disponível em: <http://www.who.int/dietphysicalactivity/factsheet_olderadults/en/>. Acessado 16.nov.2016.

Apêndice A – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Pesquisa: Estilo de Vida de motoristas e cobradores do transporte coletivo da cidade de Florianópolis – SC.

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido

Você está sendo convidado a participar de uma pesquisa, tem por objetivo investigar estilo de vida em trabalhadores do transporte coletivo na empresa Insular, de Florianópolis. Esta pesquisa é parte do trabalho de conclusão de curso de Educação Física da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Você será considerado para o estudo se desempenhar a função de motorista ou cobrador (linhas convencionais e executivas) com carga horária entre 3h e 6h e 20min. A sua participação é voluntária, não remunerada, e envolve apenas o preenchimento de questionários. Esses dados são confidenciais e acessados somente pelos pesquisadores. As informações serão apresentadas no trabalho de forma agrupada e sem identificação. Os questionários serão arquivados durante cinco (05) anos e os dados coletados poderão ser utilizados em publicações relacionadas a esta pesquisa. Você tem o direito de desistir de participar em qualquer momento da pesquisa, por qualquer razão, sem nenhum prejuízo pessoal.

Você deverá responder uma ficha diagnóstica com dados pessoais e função desempenhada. O segundo instrumento desta pesquisa avalia o seu estilo de vida em relação à alimentação, atividade física, comportamento preventivo, estresse e relacionamentos. Os questionários serão entregues a você, que deverá devolvê-los preenchidos no local e na data combinados. Este estudo segue os princípios das normas éticas de pesquisa da legislação vigente no Brasil (Resolução 466/2012 do Conselho Nacional de Saúde). Com a sua participação você estará contribuindo para a nossa melhor compreensão a respeito do estilo de vida de motoristas e cobradores e para o desenvolvimento de estratégias para a melhor qualidade de vida dos profissionais.

Eu, _____, li e entendi toda a informação fornecida sobre o estudo, sendo os objetivos e procedimentos satisfatoriamente explicados. Eu tive tempo suficiente para considerar a informação acima e tive a oportunidade de esclarecer todas as minhas dúvidas. Estou assinando este termo voluntariamente indicando que concordo em participar deste. Reconheço que tenho direito de agora ou mais tarde discutir quaisquer dúvidas que eu venha ter sobre a pesquisa com Everton Schilling – (48) 8465 8734 / (48) 9663 1486 – e-mail: everton.schilling@grad.ufsc.br e /ou Prof.^a Dr.^a Cíntia de la Rocha Freitas – (48) 3721 4782 / e-mail: cintiadelarocha@gmail.com.

Assinatura do Participante

Data

DECLARAÇÃO DO INVESTIGADOR:

Eu cuidadosamente expliquei ao participante a natureza e os procedimentos do estudo descrito anteriormente. Eu certifico que, salvo melhor juízo, o participante entendeu a natureza, benefícios e riscos envolvidos com este estudo.

Everton Schilling

Data

Apêndice B – Ficha Diagnóstica



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE DESPORTOS
DEPARTAMENTO DE EDUCAÇÃO FÍSICA
CURSO DE BACHARELADO EM EDUCAÇÃO FÍSICA



Participante nº: _____ (uso exclusivo do pesquisador)

Título do projeto: Estilo de Vida de motoristas e cobradores do transporte coletivo da cidade de Florianópolis – SC.

Investigador: Everton Schilling **Orientadora:** Prof.^a Dr.^a Cíntia de la Rocha Freitas

Nome: _____

Matrícula: _____ **Data de Nascimento:** _____ **Idade:** _____

Sexo: () Masculino () Feminino

Você pratica atividade física? () Não () Sim

Se sim, que atividades? Quantas horas semanais?

Função desempenhada na empresa: () Motorista linha Executivo () Motorista Convencional () Cobrador

Qual o turno que você predominantemente desempenha a função? Qual o horário?

() Manhã - Horário: dash às.....h

() Tarde - Horário: dash àsh

() Noite - Horário: das..... h àsh

Qual a carga horária diária de trabalho? () 3 horas () 6 horas () 6 horas e 20 min


Há quanto tempo desempenha esta função? _____ anos e _____ meses.

Desempenha outra atividade profissional? Qual é a atividade e a respectiva carga horária?


() Não () Sim: _____

Esse é seu primeiro emprego? () Não () Sim

Apêndice C – Carta de Apresentação



UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA
CENTRO DE DESPORTOS
Coordenadoria do Curso de Graduação em Educação Física
 Campus Universitário Reitor João David Ferreira Lima
 Trindade - 88040-900 Florianópolis, SC
 Fone: (048) 3721-4773



Florianópolis, 05 de setembro de 2016.

CARTA DE APRESENTAÇÃO

Prezado Sr. Diretor Operacional da Empresa Insular, Gildo Formento

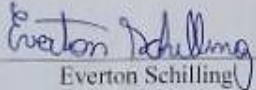
Eu, Everton Schilling, venho por meio deste, solicitar a autorização para divulgação e a realização da coleta de dados do meu trabalho de conclusão (TCC) do curso de Educação Física da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), orientado pela Prof.^a Dr.^a Cintia de la Rocha Freitas.

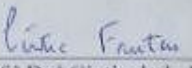
O trabalho tem como objetivo verificar o Estilo de Vida em funcionários (motoristas e cobradores) da empresa de transporte coletivo INSULAR utilizando como método de pesquisa um questionário acompanhado de uma ficha de anamnese e termo de consentimento livre e esclarecido. O caráter ético desta pesquisa assegura o sigilo das informações coletadas, bem como, garante, também, a preservação da identidade e da privacidade da instituição e da pessoa entrevistada.

A divulgação da pesquisa será realizada por meio de folder informativo que deverá ser fixado no quadro de recados internos da empresa, na garagem da empresa e nas guaritas dos Terminais de Integração do Rio Tavares (Tirio) e Centro (Ticen). Além disso, solicito ao Sr. autorização para que o setor de Recursos Humanos da empresa disponibilize uma lista atualizada com dados dos funcionários (motorista e cobradores), para que possamos ter o controle e garantir a obtenção de uma amostra satisfatória para a presente pesquisa.

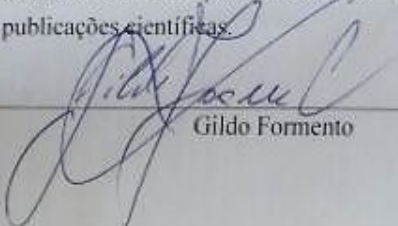
Saliento mais uma vez que, as informações fornecidas serão mantidas em sigilo. Desde já agradeço a colaboração das informações fornecidas ficando a disposição para sanar possíveis dúvidas.

Atenciosamente,


 Everton Schilling


 Prof.^a Dr.^a Cintia de la Rocha Freitas

Eu, Gildo Formento autorizo a divulgação e a realização da coleta de dados do trabalho de conclusão de curso em Educação Física do acadêmico Everton Schilling, cuja orientação é feita pela Prof.^a Dr.^a Cintia de la Rocha Freitas. E permito também que o acadêmico obtenha acesso à lista atualizada dos funcionários (motoristas e cobradores) da empresa Insular. Por fim, autorizo que o material e as informações obtidas sejam utilizados no presente trabalho de conclusão de curso e em futuras publicações científicas.


 Gildo Formento

Florianópolis, 05/09/2016

Anexo A – Questionário PEVI – Perfil do Estilo de Vida Individual

PERFIL DO ESTILO DE VIDA INDIVIDUAL

O ESTILO DE VIDA corresponde ao conjunto de ações habituais que refletem as atitudes e valores das pessoas. Estas ações têm grande influência na saúde geral e qualidade de vida de todos os indivíduos.

Os itens abaixo representam características do estilo de vida relacionadas ao bem-estar individual. Manifeste-se sobre cada afirmação considerando a escala:

- [0] absolutamente **não** faz parte do seu estilo de vida
 [1] **às vezes** corresponde ao seu comportamento
 [2] **quase sempre** verdadeiro no seu comportamento
 [3] a afirmação é **sempre** verdadeira no seu dia a dia, faz parte do seu estilo de vida

Componente: **Nutrição**

- a. Sua alimentação diária inclui ao menos 5 porções de frutas e verduras.
 b. Você evita ingerir alimentos gordurosos (carnes gordas, frituras) e doces.
 c. Você faz 4 a 5 refeições variadas ao dia, incluindo café da manhã completo.

Componente: **Atividade Física**

- d. Você realiza ao menos 30 minutos de atividades físicas moderadas / intensas, de forma contínua ou acumulada, 5 ou mais dias na semana.
 e. Ao menos duas vezes por semana você realiza exercícios que envolvam força e alongamento muscular.
 f. No seu dia a dia, você caminha ou pedala como meio de transporte e, preferencialmente, usa as escadas ao invés do elevador.

Componente: **Comportamento Preventivo**

- g. Você conhece sua PRESSÃO ARTERIAL, seus níveis de COLESTEROL e procura controlá-los.
 h. Você **NÃO FUMA** e ingere **ÁLCOOL** com moderação (menos de 2 doses ao dia)
 i. Você sempre usa cinto de segurança e, se dirige, o faz respeitando as normas de trânsito, nunca ingerindo álcool se vai dirigir.

Componente: **Relacionamento Social**

- j. Você procura cultivar amigos e está satisfeito com seus relacionamentos.
 k. Seu lazer inclui reuniões com amigos, atividades esportivas em grupos, participação em associações.
 l. Você procura ser ativo em sua comunidade, sentindo-se útil no seu ambiente social.

Componente: **Controle de Estresse**

- m. Você reserva tempo (ao menos 5 minutos) todos os dias para relaxar.
 n. Você mantém uma discussão sem alterar-se, mesmo quando contrariado.
 o. Você equilibra o tempo dedicado ao trabalho com o tempo dedicado ao lazer.
